

Diario del Darién
Revestimientos de una geo-grafía colonial



Estudio preliminar, transcripción y notas
Nara Fuentes Crispín

Instituto Colombiano de Antropología e Historia
Universidad del Magdalena

Diario del Darién
Revestimientos de una geo-grafía colonial







Diario del Darién
Revestimientos de una geo-grafía colonial

Estudio preliminar, transcripción y notas
Nara Fuentes Crispín



Fuentes Crispín, Nara.

Diario del Darién. Revestimientos de una geo-grafía colonial / Investigación por Nara Fuentes Crispín / Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH ; Universidad del Magdalena, 2023.

360 páginas ; 20 mapas ; 88 imágenes facsimilares ; 16.5 X 23.5 cm. – (Colección Biblioteca Nuevo Reino de Granada)

ISBN Electrónico: 978-628-7512-38-2

Nota: Incluye índice, bibliografía, cuadernillo de mapas y transcripción de diario.

1. Cartografía-Historia. / 2. Geografía histórica-Mapas. / 3. Historia naval. / 4. Obras ilustradas. / 5. Santa María de La Antigua del Darién, 1510-1524-Sitios históricos / 6. Urabá (Golfo, Bajo Atrato, Chocó, Colombia) / I. Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH. / II. Universidad del Magdalena.

986.14 SCDD 20

Catalogación en la fuente; Biblioteca Especializada – Alicia Dussán de Reichel.

Nara Fuentes Crispín
Estudio preliminar, transcripción y notas

Primera edición, abril de 2023
ISBN digital: 978-628-7512-38-2

Calle 12 n.º 2-41
Teléfonos: (57 1) 4440544, ext. 1111
Bogotá, D. C., Colombia
www.icanh.gov.co





Contenido



Dedicado a Hakadosh Baruj Hu. Emet.



Acerca del presente facsimilar

Antonio de Arévalo nació en Martín Muñoz de la Dehesa en 1715. En 1736 ingresó como cadete en el Regimiento de Orán; a los tres años fue ascendido a ingeniero extraordinario a órdenes de Ignacio Sala. Fue destinado a servir junto a Juan Bautista Mac-Evan, director de las obras de Cartagena de Indias y desde 1753 dirigió las obras del fuerte de San Fernando, las fortalezas de Bocachica y la restauración de los baluartes de La Merced, Santa Clara y Ballestas, entre otras labores de edilicia. En 1761 le fue encomendada la pacificación de los indios del Darién y el estudio de sus territorios para su posible fortificación; de esos recorridos de cabotaje surge el Diario del golfo del Darién. Los pormenores de estas tareas, tal como aparecen en los mapas de la expedición, se derivarían de una orden emanada el año precedente a la expedición, a saber, la Real Orden de 6 de febrero de 1760 (Fuentes, 2017).

Arévalo habría llegado a territorio americano en 1741, dos años después de que se restableciera el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, que había sido suspendido desde 1723. Es decir, arribó a Cartagena de Indias un año después del ataque inglés a la ciudad puerto, tiempo coyuntural de gran interés. La nueva jurisdicción virreinal ameritaba los planes de defensa para zonas de especial control, como la comunicación interoceánica de la Provincia del Darién. Las tareas administrativas para el istmo se ordenaban desde Cartagena, en donde por aquellos años escaseaban los ingenieros[1]. Se estima que, por ejemplo, para el año

1. Ver las obras arquitectónicas de Arévalo en este periodo en las notas complementarias de la presente edición.

1740 solamente se habían destinado a esa plaza a Francisco del Mazo y José Muñoz Rueste, posteriormente a Juan Bautista Mac Evan en 1742 y a Antonio de Arévalo en 1743. Cuando ocurre el ataque de Vernon a Cartagena, en 1741, por ejemplo, solo se hallaba en la plaza un ingeniero de apellido Desnaux (Eugeni y Capel, 1988).

En la provincia del Río de la Hacha Arévalo fundó los pueblos de Sinamaica, Bahía Honda y Pedraza; y en 1774 regresó desde allí comisionado al Darién para realizar las obras proyectadas en 1761 y registradas en su *Diario del golfo del Darién,* parte de las cuales adelantó solo hasta 1785.

Por cierto, el diario de la presente edición facsimilar no es para nada desconocido en la historiografía. José Manuel Zapatero, con base en los documentos originales del Archivo Histórico de Madrid, dio a conocer la actividad de Arévalo en 1961, en particular, el hasta entonces ignorado diario de la expedición al Darién. Lo hizo a través de una recomposición de los hechos titulada "Diarios del conocimiento del golfo e istmo del Darién, sobre la expedición de Arévalo en 1761 con el ingeniero Antonio Narváez de la Torre"[2] (Zapatero 1965). Así mismo, ha sido consultada frecuentemente la denominada "hoja de servicios" del ingeniero Antonio de Arévalo como base de trabajos como los de Juan Manuel Zapatero y de Enrique Marco Dorta en la obra *Cartagena de Indias, Puerto y plaza fuerte* (Dorta, 1988).

Se han publicado diversas ediciones facsimilares, transcripciones y estudios de documentos firmados por Antonio de Arévalo. Entre las más importantes ediciones o publicaciones facsimilares se destaca, en el seno de la *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*, el texto "Mejoras proyectadas en el puerto de Cartagena por Antonio Arévalo; proyecto de cerrar la abertura de Boca grande y resguardar las murallas del Norte de Cartagena de Indias", de 1769[3]. Por su parte, el ingeniero militar español Manuel de Anguiano refirió el estado de las obras de Cartagena elogiando el trabajo de Arévalo en el documento *Relación sobre la situación y utilidad de la plaza de Car-*

---

2. Otra transcripción del diario de la expedición de Arévalo de 1761 circula en la internet en la tesis de grado de Juan Felipe Pérez, saberes y conocimientos náuticos en el Caribe, Universidad de Granada, 2020.

3. Se trata de un texto correspondiente al proyecto arquitectónico "Mejoras proyectadas en el puerto de Cartagena por Antonio Arévalo. Proyecto de cerrar la abertura de Boca grande y resguardar las murallas del Norte de Cartagena de Indias" (Arévalo, 1769, en edición de 1891).

tagena de Indias relativamente a la costa de Tierra Firme que defiende; acompañando un examen de la fortificación por cada frente en particular en que se manifiestan sus ventajas y defectos y los aumentos o mejoras de que son susceptibles para la mayor defensa incluso el arrabal y castillos exteriores de 1805[4]. Así mismo, sería imposible no hallar en el *Atlas de Cartagena* el más importante de los textos de Anguiano, insumos provenientes de los documentos de Arévalo.

De otra parte, en las memorias del Congreso Hispanoamericano de Historia del año 1961 fue publicado el texto "Informe sobre Cartagena de Indias dirigido al Virrey Pedro Mesía de la Cerda en 1764", de autoría de Antonio de Arévalo, bajo el título "Cartagena, riquezas ganaderas y problemas" (Arévalo, 1764, en edición de 1962). En 2014 se publicó una transcripción de Carl Langeaebeack de la "Compendiosa Relación de la Provincia del Darién", de 1763, en la cual Antonio de Arévalo hace interesantes anotaciones sobre las costumbres nativas y aporta una estructura de la organización política darienita, en especial el modo en que elegía sus autoridades y celebraba sus ceremonias (Langebaek, 2014).

En 2001 se editó, de autoría de Arévalo, el "Informe sobre la situación y el estado general de la Provincia del Río del Hacha del 1773 para la inteligencia de su situación, su población, frutos, puertos, comercio, alteraciones o sublevación de los indios, causas que las fomentaron, su pacificación y medios que se proporcionan para la general de toda la provincia, fomento del comercio nacional español y ruina del extranjero en ella". El historiador José Polo Acuña hizo la transcripción y presentación del documento ubicándolo en el contexto de la compleja situación que se presentaba en la provincia de la Guajira a partir de la rebelión de los indios wayuu de 1769 y la empresa de pacificación fracasada que, con anterioridad a Arévalo, emprendió Bernardo Ruiz de Noriega en 1761 (Polo, 2001).

A órdenes del virrey Manuel de Güirior, Arévalo coordinó los acuerdos con los líderes que había negociado Ruiz de Noriega y se adentró en el análisis de las costumbres indígenas. La estructura del *Informe sobre la Provincia del Río del Hacha,* de Antonio de Arévalo, similar a su *Descripción del golfo del Darién,* permite apreciar que, en los dos casos,

---

4. En Anguiano y Belorado (1801). Ver transcripción completa del Atlas de Anguiano en el *Nuevo Atlas Histórico Marítimo de Colombia* (Fuentes, 2022).

la redacción se hace con posterioridad a los trabajos de campo. Sobre el Río de la Hacha, el ingeniero recabó los datos sobre los principales puertos, rancherías de indios libres y sitios intermedios y anexó un inventario de las variaciones del clima, la geografía, y, por supuesto, un plan para controlar el contrabando basado, entre otros, en la actividad de balandras guardacostas.

Una de las más profusas ediciones ha sido la de los *Diarios de operaciones de la campaña de Pacificación de la Provincia del Río del Hacha 1770-1776,* de Antonio de Arévalo, transcrita y editada por Adelaida Sourdis Nájera (2004). La autora destacó especialmente los trabajos del ingeniero entre los años 1770 a 1776. Sin duda, estos diarios permiten inferir las notas de Arévalo y su lugarteniente, José Benito Enciso, en el derrotero de los viajes de cabotaje en el litoral guajiro[5]. De igual modo, presenta largos estudios elaborados "en escritorio" sobre la geografía de la provincia de la Guajira. A modo de diario de navegación de cabotaje se describen los lugares visitados preferentemente por los extranjeros en las costas y las condiciones geomorfológicas de las mismas. Ya sobre esta campaña y sus pormenores, en el año 1967 la *Revista de Historia Militar* había publicado el trabajo titulado "La Guajira y las ordenaciones de Antonio de Arévalo", de María Teresa Oliveros de Castro, en el cual se dio a conocer el documento "Descripción y discursos sobre las Provincias de los indios Guaxiros del Río del Hacha para la inteligencia de su situación, población y frutos…", de Antonio de Arévalo y firmado en 1774, proveniente del Archivo Histórico Militar de Madrid (Oliveros, 1962).

La Real Academia de la Historia de Madrid autorizó en junio de 2019 a la editorial del ICANH la presente edición facsimilar y la reproducción del texto y los mapas del original del *Diario del golfo del Darién* de 1761, cuya caligrafía es especialmente estética[6]. Ese mismo año complementamos la lista de mapas del diario original con los hallados en la Biblioteca Nacional de España y en el Archivo del Museo Naval de Madrid, que exhibimos acá. Algunos de ellos fueron referidos en el *Nuevo Atlas Histórico Marítimo de Colombia* (Fuentes, 2022), producto

5. El documento completo, cuyo original se halla en el Archivo General de la Nación, se compone de 39 diarios de operaciones que datan entre 1770-1776, de los cuales siete diarios están firmados por Joseph Galluzo, como es usual en la producción de textos de capitanes junto a sus lugartenientes.

6. Este trabajo es producto del contrato 113-2019-0, celebrado entre el ICANH y la autora del presente estudio preliminar en febrero de 2019.

del mismo contrato con el cual se ordenó hacer el presente libro. En cuanto al enfoque del presente estudio, se concentra en la composición del diario, enfoque a partir del cual, la Dirección del ICANH proyectó en su momento dar continuidad a sus publicaciones *Mundo Nuevo, libros octavo y noveno,* de Johannes De Laet; *Rutas, embarcaciones y pueblos del mar*, y el mencionado *Nuevo Atlas Histórico Marítimo,* con el propósito de difundir documentación valiosa para los investigadores en el campo de la historia marítima.

Aún queda mucho por ahondar en la historia social y los intríngulis de la política en las décadas durante las cuales Antonio de Arévalo, Andrés de Ariza y otros ingenieros militares visitaron y gobernaron el Darién. En ese sentido, sigue siendo capital el derrotero marcado por la obra de José Manuel Zapatero, "Expediciones españolas al Darién, la del ingeniero militar D. Antonio de Arévalo En 1761", y los trabajos sustanciales de los investigadores Nelson Rodríguez (2014 y 2016), Ignacio Gullup (2001 y 2002) Luis González Escobar (1996, 1997 y 2011) y Sebastián Gómez Gonzáles (2013 y 2021), entre los más importantes.

En ese sentido, el presente libro es un modesto aporte al descuidado análisis textual de las expediciones y también una vuelta de tuerca y un modo de comprobar lo planteado en una vieja publicación en la cual la actividad de Arévalo se proponía como una de las piezas de engranaje de la documentación producida en el periodo colonial neogranadino; allí decíamos que en los cronistas como en los ingenieros: "dos espíritus habitan en un solo narrador: el ficcional y el narrativo. Esa especie de habitación compartida hace que encontremos en estos relatos recursos pretendidamente científicos y económicos, como retóricos y aun tipológicos propios del siglo XVI" (Fuentes, 2013, p. 272).

Resaltamos que, si bien la historiografía ha usado los documentos y mapas de Arévalo como fuente, con menos frecuencia se ha interesado en la actividad del ingeniero como autor de textos que contribuyen a la evolución del pensamiento geográfico. Esto nos permite comenzar a subsanar aquella marginación de los diarios de navegación de cabotaje y proponerlos como piezas transicionales de la geografía moderna y la geomorfología[7].

---

7. Variadas publicaciones han exhibido los mapas de Arévalo, por ejemplo, algunas de las principales piezas cartográficas del Caribe fueron publicadas en el *Atlas Histórico Marítimo de Colombia*, edición del año 2014 de la Comisión Colombiana del Océano. La gran mayoría de esos originales reposan

No sobra insistir en que la naturaleza de la geomorfología rebasa la mera etimología, según la cual se trata de una disciplina que se ocupa de las formas de la tierra. De manera específica, la geomorfología costera se adentra en el estudio de las transformaciones físicas generadas por la actividad de los ríos y sus desembocaduras, las bahías, las montañas e incluso las formas submarinas que trastornan los rasgos de las costas. Con todo ello, no es un anacronismo ver que los elementos encargados a Arévalo permiten recomponer las formas del istmo, en especial, del golfo del Darién. Así mismo, resaltamos las valoraciones que se hacen de Arévalo de cara a los estudios geográficos del siglo XIX, como la obra *Geo historia del golfo; Atlas del golfo de Urabá. Una mirada al Caribe de Antioquia y Chocó,* en la cual se enlazan y comunican los mapas del golfo del Darién con piezas cartográficas como las de Thomas Oliver Selfridge (1836-1924), quien estuvo al frente de los estudios para la construcción del entonces proyectado canal de Panamá desde 1871 (Ménanteau, 2007).

Para finales del periodo colonial se produjeron cartas náuticas con variada tecnología y casi siempre siguiendo las normas de tratados especializados, como el caso de la obra *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los españoles en distintos lugares del globo, que han servido para formación de las cartas de marear* de José Espinosa y Tello (1809). Un ejemplo de estos adelantos para los mapas de la Nueva Granada lo constituye la obra cartográfica de José Joaquín Fidalgo, responsable de cartografiar las costas del Caribe en el extenso tramo que va de la desembocadura del Orinoco, las costas de Venezuela y de la Nueva Granada durante la expedición realizada entre 1795 y 1810 para la composición del *Atlas de la América septentrional.*

Durante el tiempo en que se desempeñaba como comandante en Cartagena de Indias, Fidalgo inició este ingente trabajo con la tecnología provista por la Secretaría de la Marina Española. Puede deducirse que probablemente conoció de primera mano y amplió muchos de los datos y observaciones de Arévalo en una obra de geografía moderna, a saber, el *Derrotero de la Expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino,* compuesto entre 1792 y 1810 (Fidalgo, 1810, edición de Domínguez, 2011)[8].

---

en el Museo Hidrográfico de Madrid.

8. Es de anotar que para la recolección de los datos que contienen los derroteros referidos a las más grandes expediciones, nos encontramos frente a la instrumentación más adelantada de su tiempo; incluso hoy día se desarrollan investigaciones acerca de la vida útil y el funcionamiento que tenían esas piezas, las cuales eran probabas e incluso reparadas por el Observatorio

Por estas razones, en la transcripción del documento facsimilar de la presente edición se incluyen anotaciones del *Derrotero de la Expedición de Fidalgo* junto a algunas notas del *Derrotero de las costas Antillas, de tierra firme y de los Estados Unidos del Norte de América* de 1849, impresionante obra a cargo de la Dirección de Hidrografía de España, que compiló y corrigió los datos de la mayoría de derroteros del Caribe precedentes[9]. También se han añadido notas del *Derrotero de las costas y áreas insulares del Caribe colombiano,* de la Dirección General Marítima de Colombia, DIMAR (2020) y numerosas notas de contexto procedentes del *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'Scanlan y algunas provenientes del *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea* de Pedro Fondevila Silva.

Agradezco personalmente a Pilar Cuesta Domingo, de la Real Academia de la Historia, y a Pilar del Campo Hernán, del Museo Naval de Madrid. De manera muy especial, a Mabel Paola López Jerez, líder del Área Funcional de Publicaciones del ICANH, y a la diseñadora María Libia Rubiano por su esmero y delicadeza en el tratamiento de las imágenes. También al vicerrector de Investigaciones de la Universidad del Magdalena, el historiador Jorge Enrique Elías Caro, por su interés en coeditar la presente obra.

---

de Cádiz para dichas expediciones (González, Francisco, 2016).

9. Varias veces se corrigió esta obra; hubo tres ediciones, una en 1810, una segunda en 1820 y otra 1837. En esta última se compilaban los mejores trabajos de navegantes como Cosme Churruca, Manuel Moreno, Victoriano Díaz Herrera y Joaquín Fidalgo. El conocimiento de Arévalo consultado por Fidalgo seguramente aportó datos a los repositorios del Depósito Hidrográfico español, que consolidó en el *Derrotero de las Antillas* como suma de conocimientos de la Marina española sobre el Caribe y Norteamérica. La introducción de la versión más moderna de este *Derrotero*, la de 1837, señalaba que algunos de los datos todavía no eran totalmente confiables y que las noticias sobre un mismo lugar diferían dependiendo de los ingenieros de los cuales se tomaran los datos. Ver *Derrotero de las costas de tierra firme* (1849).

Estudio preliminar

"Golfo: brazo de mar
internado gran trecho en la tierra;
y cuyas costas no se descubren todas
desde un mismo punto".
(De Lorenzo, 1864, p. 284)

Al repasar las memorias de una expedición al golfo del Darién escritas a finales del siglo XVIII asombra el considerable propósito impuesto a un ingeniero español: hacer amistad con grupos de indios que se resistían al Gobierno, estudiar las costas y demás accidentes y diseñar un plan para acabar con el contrabando. Si bien parecen tareas propias de una administración que controla sus territorios, los registros del viaje indican que ya para el tercer día de la misión, y a manera de falsa bienvenida, los indios le ondean al ingeniero una desafiante bandera inglesa, gesto que se convertirá en la antesala de largas horas de idas y venidas cautelosas para desembarcar. Aquel diario se titula "Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién de 1761", al que de aquí en adelante nos referiremos como *Diario del golfo del Darién*, del ingeniero Antonio de Arévalo, quien lo firmó en 1761[1]. La finalidad del presente estudio preliminar a su edición facsimilar será discernir cómo funciona este documento. A ello nos impulsan las calidades de este potente artefacto retórico, por momentos, revestido del ropaje de un registro de navegación.

Cabe preguntarse por el lugar ocupa el *Diario del golfo del Darién* dentro del amplio circuito documental que conforma el pensamiento geográfico de los siglos XVII y XVIII. Este diario, ciertamente, no es una radiografía del territorio que describe y no se produjo en solitario; es el resultado de la labor de Arévalo, pero también del capitán Antonio de Narváez y La Torre y de toda una tripulación. Hace parte, además, de un entramado de relatos a cuyo escrutinio nos dedicaremos.

En la búsqueda de un horizonte epistémico para diarios como este nos orientan los estudios de diversos modos de expresión contenedores de una visión geográfica y la convicción de que durante el periodo colonial hispanoamericano existieron formas discursivas precedentes que cumplieron en su tiempo funciones similares (González Stephan, 1993, p. 17). El *Diario del golfo del Darién* también es suma y reflejo

1. Biblioteca de la Real Academia de la Historia Madrid- España, ref. BRAH, 9/6271(1), 88 folios.

de memorias administrativas precedentes y una pieza en la tradición geográfica hispánica, inglesa y, si se quiere, occidental.

Leyendo el *diario* de este modo hallamos recurrencias y contradicciones, imaginarios, razones causales e incluso opiniones que se repiten como *revestimientos* de las ideas que transmitieron los relatos europeos sobre rincones del Nuevo Mundo en el siglo XVII y que se transforman en recursos retóricos más sofisticados en los discursos letrados propios del pensamiento geográfico del siglo XVIII. La composición del *Diario del golfo del Darién*, en particular, le promueve como documento fundamental y apetecible no solo para la historiografía sino para los estudios literarios y sociales. Estas consideraciones nos comprometen a emprender una apuesta de caracterización del diario de navegación de cabotaje como modo de expresión propia del mundo colonial hispanoamericano en el devenir del pensamiento geográfico moderno.

La región del Darién fue epicentro de procesos históricos de fascinante complejidad y, recientemente, el foco de interés de diversos artículos para la comprensión geohistórica y social. Como idea recurrente, el Darién ha evocado neurálgicos imaginarios geográficos, entre ellos, el de ser un campo promisorio para piratas y ladrones durante la etapa colonial, y ya en la contemporaneidad, el imaginario de un infierno obligado en el tránsito de los migrantes en la ruta que pasa por Colombia y Panamá hacia los Estados Unidos.

Se han tejido diversos trabajos biográficos alrededor de una vasta galería de personajes de interés para los campos literario, social e histórico del periodo colonial. Ejemplos de ello son el de Pablo Rubiano "Pedrarias Dávila. Contribución al estudio de la figura del 'Gran Justador'" o las exhaustivas páginas sobre los hechos concernientes a las gestiones del mismo Pedrarias, aparentemente opuestas a las de Vasco Núñez de Balboa, en la obra de Carmen Mena, *El oro del Darién. Entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme*.

Como anota Carlos Páramo, muchas de aquellas semblanzas de los conquistadores llevan el sello de la contradicción existente entre el presupuesto civilizatorio y la conducta inhumana española; idea paradojal acerca de un paraíso americano en donde la selva hace experimentar al militar o caballero cierta "metamorfosis" que desembocaba en la locura y en donde el hombre, armado con frecuencia, pasó a ser el bárbaro del cual había que huir (Páramo, 2011).

Estas tensiones acompañaron un primer impulso descriptivo de personalidades como Balboa, Pedrarias o Juan de la Cosa, este último, depositario del primer permiso de los reyes españoles para explorar el golfo de Urabá, firmado en 1504 y en el que se le autorizaba a explotar aquellas "islas" en busca de riquezas con el compromiso del pago del impuesto a la Casa de Contratación de Sevilla. Aquella solicitud, como numerosas subsiguientes, contenía una generosa descripción geográfica. Verbigracia, fueron emergiendo descripciones en las crónicas de Martín Fernández de Enciso, Pedro Cieza de León, Antonio de Herrera y Pedro Mártir de Anglería, entre otros. En ellas, el Darién se destacaba en un maderamen de relatos compuestos alrededor de la riqueza aurífera y la fundación de los primeros pueblos, asimilados precipitadamente por algunos cronistas a fundaciones míticas del viejo mundo.

En las crónicas, en los diarios y en la documentación oficial se puede dilucidar la configuración de un sujeto eminentemente narrativo. Este rasgo orienta la reflexión hacia el rastreo del lugar del Darién en el pensamiento geográfico colonial y reconocer el curso de una larga serie de diarios de navegación europeos gestados durante el siglo XVII que transportaron imágenes del territorio a los lectores europeos. De modo que, venciendo dos tentaciones: la de usar las memorias del recorrido de cabotaje titulado *Diario del golfo del Darién* para ajustarlo a las grandes hipótesis de la historiografía hispanoamericana, o la de deslizarnos por las provocadoras orillas de lo novelesco, nos adentraremos en un aspecto menos explorado, el uso de la retórica y la composición de los diarios de navegación de cabotaje en el devenir del pensamiento geográfico.

El 10 de enero de 1761 Antonio de Arévalo salió de Cartagena de Indias rumbo al Darién. Hasta el día 25 de aquel mes costeó el litoral norte del istmo deteniéndose en la bahía de Calidonia, luego realizó varias caminatas de observación y, posteriormente, se dedicó al reconocimiento del golfo del Darién hasta el día 6 de febrero. Por último, exploró la bahía de la Candelaria entre el 7 y el 12 de febrero, antes de retornar a Cartagena de Indias. Lo anterior indica que el *Diario del golfo del Darién* se compuso con base en recorridos de cabotaje, esto es, navegaciones que se hacen entre puertos de un mismo estado sin apartarse de la costa, en este caso, entre puertos del territorio neogranadino. Durante el periodo colonial la ruta de cabotaje también se entendía así, pues la navegación se hacía entre puertos españoles y, en este caso, entre puntos de territorios españoles de ultramar. Este tipo de navegación tiene grandes ventajas para la Historia, pues permite reconstruir

amplios intercambios y trayectorias. Aun así, parece no gozar del mismo prestigio que las navegaciones oceánicas y, más bien, ha sido marginado incluso por las historias imperiales (Buti, 2019).

El orden que seguiremos en el presente libro y, como acercamiento preliminar al diario de Arévalo, será el siguiente: en primer lugar, partiremos del examen de una serie de fuentes hispanas e inglesas que describen el Darién durante el siglo XVII y cuyos elementos esenciales hallaremos revestidos en los escritos de Arévalo y de otros ingenieros; luego, discerniremos la naturaleza de los diarios de navegación buscando su lugar en el pensamiento geográfico del siglo XVII y XVIII; posteriormente, nos adentraremos en la actividad cartográfica que compromete los discursos geográficos de la ilustración hispanoamericana para localizar la actividad de Arévalo y, por último, nos sumergiremos en el análisis del *Diario del golfo del Darién,* de 1761.

En cuanto a las descripciones españolas de los territorios americanos contenidas en la documentación oficial, es de comentar la manera en que, con rápida perspicacia por parte de algunos gobernantes y sorprendente paquidermia por parte de otros, la perspectiva geográfica fue la base de la toma de variadas decisiones políticas durante el periodo colonial. A lo largo de aquellas centurias se sucedieron innumerables reconocimientos en campo, con lo cual disponemos de un importante flujo documental resultante del ejercicio de inteligibilidad del territorio correspondiente a las posesiones coloniales[2]. Esta tradición descriptiva se apoya, en parte, en la antigua práctica del Gobierno español de enviar encuestas a sus oficiales, también en los informes de visitas, en las relaciones y descripciones geográficas y en los diarios de navegación.

Los diarios que examinaremos aquí surgen, a la par, de los catálogos y otras composiciones que corresponden a un *sujeto social* que detenta: "una práctica discursiva caracterizada por la recopilación exhaustiva y el 'almacenamiento' de obras y manuscritos" (González Stephan, 1993, p. 15). De modo que los diarios participan en el bagaje que Carlos Robert Moraes considera el objeto esencial de la geografía, a saber, la integración de una enorme variedad de fenómenos estudiados desde su dimensión narrativa y descriptiva (Moraes, 2002).

El carácter narrativo de las fuentes documentales coloniales fue vinculado en su momento a la tradición literaria latinoamericana. Los

2. Al respecto, ver Delgado (2010), también, González Echevarría (1998) y Serrera (1977).

planes de defensa y los informes de las visitas también tienen un lugar en la base de dicha tradición. Los ingenieros, oficiales de la Corona y geógrafos, en cumplimiento de las indicaciones que recibían de describir los dominios de la Corona, escribieron con pluma prolífica, a pesar de la hegemonía discursiva impuesta por las responsabilidades administrativas.

Para estudiar la naturaleza de estos textos se cuenta con variadas rutas de aproximación, como el trabajo *Violencia y subversión en la prosa colonial,* en donde se nos invita a una lectura de los textos coloniales que identifique un sujeto individual, incluso subversivo, de la realidad social y material, que bien puede referirse no solo a los escritores criollos sino a los oficiales de la Corona e ingenieros y su insoslayable tarea narrativa. Si bien los ingenieros militares rara vez se ven tentados a subvertir el orden, sus relatos y memorias de reconocimientos territoriales —especialmente aquellas que no tuvieron un resultado exitoso— subvierten el imaginario de un Estado hispánico sólido y permiten apreciar las grietas y limitaciones de las políticas imperiales[3].

Denominado indistintamente del Urabá, del Atrato o del Darién, el golfo visitado por Antonio de Arévalo se comporta como una profusa hendidura en la costa del istmo ubicado entre las dos enormes porciones litorales (Pacífico y Caribe) del actual territorio limítrofe colombo panameño. Durante la primera década del siglo XVI fue usado como el límite occidental de la gobernación adjudicada a Alonso de Ojeda y a Diego de Nicuesa, denominada Castilla del Oro, que comprendía desde el golfo del Darién hacia el extremo occidental del istmo centroamericano. Esa condición limítrofe fue similar a la que ostentó durante el final del siglo XVIII cuando se consideró como el punto de conexión geográfica entre las provincias de Cartagena y del Darién.

Antonio Arévalo se refirió a esta zona como el lugar de donde resultó el gentilicio “darienita”, denominación que se ha referido a una población que se asentó en el norte del istmo en reemplazo de los Cueva, los nativos que habitaban en aquel lugar al momento de la Conquista[4]. Durante la primera fase de aquel periodo hubo una separación de la

3. En este sentido, la teoría literaria recomienda la identificación de fisuras del régimen hispánico que se manifiestan en los textos coloniales, tarea que, al menos, dejaremos enunciada aquí (Chang, 1982).

4. Al respecto, ver las tesis contenidas en la obra *El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica* (González Escobar, 2011).

población Cueva del istmo a causa de la presión de "gente poderosa del Este", como los denomina Erik Isacsson, que les condujo a migrar. En paralelo de aquella presión, las autoridades españolas acogieron en la provincia del Darién a un grupo de indios del grupo Gorgona, presionados por enemigos que los expulsaron de las selvas del Chocó. Los españoles acogieron a los Gorgona para conformar un pueblo a orillas del río Chagres; este grupo, leal a la Corona española, pelearía contra los piratas. Con el paso del tiempo —y mientras se extinguían los Gorgona— se instalarían allí los indígenas Cuna (Isacson, 1980). A su vez, los Cuna, desplazados del Atrato Medio por los Embera, migraron desde el río Tule tanto al oriente como al occidente de la costa. De ese modo, el gentilicio darienita se fue expandiendo y generalizando en todo el territorio (Vidal, 2004). Una descripción y un mapa de las provincias de Panamá, Darién y Citará nos permiten ver la ubicación estratégica del golfo:

> "el gran Río del Darién que desemboca en la del O. En la expresada Costa del E. es cuasi toda la tierra baja, con algunos cerros no muy altos á trechos hasta la punta de Turbo, y toda tan fértil para plantaciones de cacao (que se encuentra silvestre), caña dulce para azúcar, tabaco, café, añil, algodón y todo género de comestibles que se dan en esta Provincia, que se cogen allí de mejor calidad y con más abundancia, sin la pensión de regarlo como en otras partes, porque la tierra no lo necesita". (Arévalo, "La comarca del Chocó", 1761-1789, p. 252). (Ver mapa uno del cuadernillo)

El Darién, además de ser el nombre de un accidente costero, se usó para referirse a una vasta región acerca de la cual se tejieron promesas de comunicación entre las costas del Caribe con el Mar del Sur. Mientras los exploradores, tanto del Gobierno como los aventureros extranjeros a España, intentaban convertir aquel sueño transístmico en realidad, iban surgiendo y decayendo, de modo paradojal, ciudades importantes como Santa María la Antigua del Darién, Acla y la emblemática Portobelo, que diera nombre a una de las calles más famosas de Londres, donde hoy día se les explica a los turistas que se denominó así en honor a los ingleses que la tomaron durante la Guerra de la Oreja de Jenkins en 1739, una de las más sonadas confrontaciones entre Inglaterra y España.

El golfo del Darién fue cartografiado antes que Antonio de Arévalo por ingleses, franceses y holandeses, de modo que los mapas españoles a veces parecen ajustar, corregir y actualizar las informaciones que circulaban fuera de España sobre los accidentes geográficos de esa región[5]. Son de apreciar los acertados trazos de los litorales que se representan en el "Mapa general de la costa que intermedia entre las plazas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y la del golfo de San Miguel para la inteligencia de sus situaciones, las de los ríos, islas, puertos y la del golfo del Darién e istmo de este nombre que comunica la América Meridional con la Septentrional" (Ver mapa uno del cuadernillo).

Al menos dos asuntos gráficos del mapa saltan a la vista: primero, se dibuja una cadena de puntos costeros en los cuales se hicieron célebres desembarcos y rutas de cabotaje. En ese sentido, estamos frente a una carta náutica que exhibe el recorrido de Arévalo desde Cartagena, pasando por las islas del Rosario, las islas de San Bernardo, el cabo de Tiburón, la bahía de la Calidonia, la isla de los Pinos, junto a la larga cadena de islas e islotes que se forman por todo el litoral, las puntas de San Blas, los Escribanos, Manzanillo, Bastimentos, del Cacique, Gorda y, al final, la llamada punta Naos. Es de notar la importancia que el mapa otorga a las ciudades y pueblos: Cartagena, Nombre de Dios y Portobelo[6].

Segundo, dentro de la franja continental se identifican al oeste del golfo los pueblos de Tapanoca, Praya y el famoso pueblo de Cana, la ciénaga de Saraquilla y el río Tarena; luego, el pueblo de Las Cruces y, sobre la costa del Mar del Sur, la ciudad de Panamá frente a la isla de las Perlas, la cual, en realidad, es un archipiélago conformado por las pequeñas islas Taboga, Taboguilla y Pacheca. Tanto en este como en diversos mapas de otros cartógrafos de aquel periodo, el archipiélago de Las Perlas es representado con preponderancia.

El mapa exhibe variada documentación inglesa y las conexiones transístmicas a que se refieren numerosos documentos como el *Diario*

---

5. Esta hipótesis adquiere sentido, por ejemplo, al comparar los mapas compilados en el capítulo; "Cartografía de las provincias del istmo del Darién y del litoral pacífico neogranadino". *Nuevo Atlas Histórico Marítimo de Colombia* (Fuentes, 2022).
6. El istmo tiene costas sobre el Mar Caribe y el Océano Pacífico. En total, la longitud costera que corresponde al país de Panamá es de 2.988.3 kilómetros, de los cuales 1.700 se extienden sobre el litoral Pacífico y 1.287 sobre el litoral Caribe (Afanador, 2022).

del golfo del Darién. En la parte superior izquierda se destaca el camino que siguieron diversos aventureros, oficiales de la Corona y comerciantes para buscar el Mar del Sur por la trajinada ruta del río Chagres, que consistía en pasar de la ciudad de Portobelo a la desembocadura del Chagres y desde el punto de Las Cruces seguir el camino hasta la ciudad de Panamá. También se podía tomar la ruta más antigua que buscaba la conexión con las islas a través del gran golfo de San Miguel, sobre el Mar del Sur, el cual se aprecia en el mapa junto a las desembocaduras de los ríos.

De modo contundente, el mapa de Arévalo pone en evidencia que el imaginario espacial del Darién durante el periodo colonial no se circunscribía solo a un golfo, sino que estaba, si se quiere, abrazado por dos grandes golfos: el de Urabá y el de San Miguel[7]. Como evidencia el mapa, no existía una sola posibilidad de paso transístmico, como pareciera a veces narrarlo la historia más positivista; al contrario, la geografía y naturaleza ofrecían variadas posibilidades, todas ellas dificultosas. Una de esas alternativas se halla en la documentación relacionada con el proyecto de Escocia de implantar una colonia en el istmo para conectarse desde la bahía de Calidonia por los ríos de Chucunaque, Moleti y Tuquesa hacia el golfo de San Miguel. Como esta, todas las vías fueron exploradas y, a la par, las exploraciones fueron registradas en memorias de cronistas, viajeros y, posteriormente, en inventarios geográficos.

Diarios del Darién del siglo XVII

Durante el siglo XVI ya se habían expandido noticias sobre la región del Darién y, en general, acerca del territorio de *Tierra Firme*, nombre con que se bautizaron los litorales desde Venezuela hasta Centroamérica. Para 1572, Francis Drake había concebido el plan de ataque a las jóvenes ciudades costeras. En 1573 saqueó Santa Cruz y anduvo por las entrañas del Darién y las riberas del río Chagres. Estas aventuras fueron ingresando a descripciones geográficas diversas. Por ejemplo, las correrías de Drake fueron insertas en la "Sexta Noticia Historial" (1625), en cuyas páginas Fray Pedro Simón compuso un

---

7. En un mapa reciente en que se muestran los dos golfos, la región del Darién se puede comparar con lo que comprendía el mapa de Arévalo. Ver en: https://www.google.com/search?q=regi%C3%B3n+del+Dari%C3%A9n&rlz=1C1SQJL_enCO920CO920&oq=regi%C3%B3n+del+Dari%C3%A9n&aqs=chrome..69i57j0i22i30.3803j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8

retrato biográfico y reseñó los primeros asaltos del inglés. En la crónica también se describe el amplio circuito realizado en una segunda salida de Drake desde Londres hacia la Patagonia. La circunnavegación de Drake entre 1578 y 1581 y su muerte en Portobelo en 1596 también quedaron incrustadas en el discurso de Simón, quien añadió estos hechos a la lista de justificaciones del Estado español para emprender una política de defensa de los puertos, como el Callao, Panamá y los del Darién. Seguramente, estas actividades justificaron que la toponimia costera incluyera a dos millas al Noroeste de Portobelo una saliente que fue llamada punta de Drake, nombre que aparece en uno de los más importantes derroteros del siglo XIX, el *Derrotero de las costas de tierra firme y de los Estados Unidos del Norte de América* de 1849[8].

Ya en 1589 el clérigo Juan de Castellanos había incluido un "Discurso del capitán Francisco Drake" dentro del que se ha considerado el poema más extenso en lengua castellana *Elegías de varones ilustres de Indias*. En dicho "discurso", el cronista reforzó, sin querer, la consolidación de una figura heroica al hacer una minuciosa remembranza de los hechos sucedidos en los lugares estratégicos de la denominada costa de Tierra Firme, a saber: Cartagena, Santa Marta, Acla y la famosa Portobelo (Castellanos, 1594).

Paradójicamente, los versos de Castellanos refuerzan un relato que sintoniza con las líneas propias de una historia británica nacionalista al otorgar peso a las heroicas incursiones piráticas. Estas, no siempre recordadas explícitamente, hacen parte de la tradición viajera de los ingleses que emergió del ambiente mercantil propio de las décadas de 1480 y 1490 que se vivía, por ejemplo, en Bristol, seno de una sociedad marítima opulenta y de prósperos astilleros proveedores de embarcaciones en donde se fraguaron variadas empresas[9].

El siglo XVI, tiempo de notables exploraciones occidentales, fue testigo de una de las más ambiciosas empresas de aquellos años, la navegación hacia el Estrecho de Magallanes. Drake estaba suficientemente documentado sobre el Darién, pero también sobre aquel estrecho al que arribó en agosto de 1578. Así como el istmo que comunica

---

8. El *Derrotero de las Antillas* ubica a punta Drake al Noroeste de Portobelo distanciada de la misma por una costa intermedia alta, escarpada y rodeada de arrecifes (Derrotero, 1849).
9. Este ambiente marinero como albergue de los grandes expedicionarios se aprecia, por ejemplo, en el capítulo titulado "Caboto" en Fernández-Armesto (2006).

el Caribe con el Mar del Sur fue el mayor desafío para Balboa, el tesoro geográfico que buscaba Drake era la comprobación de la unión de los océanos Pacífico y Atlántico al sur del continente. De igual modo, un consecuente, pero fracasado intento de implantar una colonia española para repeler la presencia inglesa en el Estrecho, no impidió el arribo al mismo en 1599 de la flota holandesa del viajero y pirata Oliverio Van Noort, quien completó, por este paso, la circunnavegación del mundo. Como las inglesas, las incursiones holandesas debieron en mucho a la obra de Richard Hakluyt *The principal navigations, voyages and discoveries of the English nation,* en la cual se les suministraba a los lectores europeos las noticias sobre la unión de las dos masas oceánicas. Entonces, antiguos y contemporáneos compendios de grandes viajes incluyeron el paso ístmico del Darién y el paso al Mar del Sur como notables hazañas (Gilbert y Napier, 1973).

Mientras los ingleses escribían acerca de las posesiones españolas, los holandeses lo hacían sobre las incursiones de los ingleses, los franceses compilaban los viajes de los anteriores y así sucesivamente. Richard Hakluyt, Basil Ringrose, Bartholomew Sharpe y Johannes de Laet son vigorosos ejemplos del rumbo que tomaron las noticias del Darién abriéndose paso hacia Europa por estos ríos de tinta. Hakluyt, quien presentó en 1584 a la reina Isabel de Inglaterra un plan de expansión de su nación hacia el Oeste, había publicado en 1580 la primera y muy extensa parte de *The principal navigations*. Los asaltos de Drake a Centroamérica y al Darién y su incursión al río Chagres ingresaron como sabia nutricia a aquella famosísima compilación[10].

Lejos de tratarse de una mera utopía literaria, Haykluyt presentaba un proyecto sólido que tuvo un eco insospechado en la historia inglesa. Se trataba de un plan que aspiraba a instalar abundantes manufacturas inglesas y lograr autonomía en las transacciones entre productores y consumidores en el mundo atlántico (Zahedieh, 2009). Por ejemplo, los relatos sobre la abundancia de maderas americanas contenidos en la obra de Hakluyt estimularon la idea de su explotación: las descripciones de las riquezas de islas grandes o de pequeños rincones del Caribe circularon a la par en una procesión, nada desinteresada, de inventarios

10. Se trata de Hakluyt, Richard. "The principal navigations, voyages and discoveries of the English nation, made by sea or over land, to the most remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compasse of these 1500 years." Original: Hakluyt, (1589).

casi siempre acompañados de planos o notas sobre la ubicación de aquello que se describía.

La costa centroamericana y el istmo del Darién cobrarían entonces su lugar en el espíritu expansionista de los ingleses, muy animados en iniciar variadas empresas con la fuerza que les inspiraba su recién fundada Banca, nuevo eje financiero de Europa. Con empresas como las de Hakluyt, la política inglesa aprovechó sin demora la crisis de los Habsburgo, planeando un sinnúmero de incursiones marítimas que abiertamente representarían una dura competencia para España (James, 2020). Variadas crónicas se engranaron en la rueda de un imaginario geográfico que iluminó el asunto de la expansión de las colonias en el Nuevo Mundo; un impulso expansionista que obedecía o bien al punto de vista ecológico esto es, en busca de tierras para sembrar, o bien a la búsqueda de puntos clave para introducir manufacturas (Wallerstein, 1984).

Desde esta perspectiva, se ha estudiado también el resorte ideológico de *La Tempestad,* de William Shakespeare, inversionista de la empresa colonizadora Virginia Company. En la trama de la pieza dramatúrgica, una colonia en construcción es el telón de fondo de personajes que encarnan náufragos, aventureros ingleses, campesinos desposeídos de sus tierras en Inglaterra, esclavizados africanos e indígenas americanos (Shakespeare, 1612 edición de 1960). Estos sujetos y sus intrincadas relaciones dieron origen al crisol de una identidad particular propia del espacio marítimo y costero (Rediker, 2005.) Como se sabe, Shakespeare, Hakluyt y Walter Raleigh —quien en 1595 asaltó Santo Tomé en la Guayana y fue condenado a la horca en 1618 por Jaime I— no solo fueron poetas sino buenos políticos, cortesanos y economistas de su tiempo[11].

Obra obligatoria para el estudio del territorio del Darién colonial, *The Door of the Seas and the Key to the Universe; Indian Politics and Imperial Rivalry in Darién, 1640-1750* muestra que tanto los escritos de Raleigh como de sus contemporáneos expresan los deseos de explorar el territorio para comerciar y, donde fuera posible, poblar (Gullup, 2002). Muchos de los diarios que mencionaban al Darién fueron el instrumento clave de la materialización de los viajes que se hicieron tras las ilusiones de ganancias, bien fuera con el objetivo de explotar las

11. Algunas de estas tesis se pueden hallar al menos en dos trabajos: Jowitt, Claire (2016 y 2020).

minas de oro, bien con el de asaltar los barcos provenientes del Mar del Sur que se estacionaban en las ferias.

Acerca de las ferias anuales y en particular acerca de Portobelo —que relevó a la de Nombre de Dios—, se ha escrito que estas ciudades fueron piezas del comercio y la navegación ajenas al lujo y la suntuosidad administrativa o burocrática: más bien serían emplazamientos de una vida efímera y, durante las ferias, una suerte de microcosmos de intercambio de todos los rincones del mundo en la tierra de los nativos: "Todo cambiándose o vendiéndose a la vez en aquel gran mercado del mundo durante el tiempo de La Feria, en las plazas, las calles y las casas de estas ciudades del istmo americano" que daba luego paso a un "tiempo muerto" de nueve o diez meses al año (Marchena, 2021, p. 127).

Efectivamente, la ruta a Portobelo era una de las más importantes de la América colonial. Esta ciudad tuvo fama mundial por sus ferias, que durante casi medio siglo fueron el imán de una vibrante actividad. Una feria duraba cuarenta días y la ciudad recibía una enorme afluencia de visitantes, entre ellos comerciantes de Panamá, Perú, Quito, Chile y Centroamérica. Se cerraban grandes negocios, pues todos los países "viajaban allí a proveerse de géneros y artículos europeos para el expendio durante el año. En las plazas, calles y hasta en las orillas del mar se levantaban tiendas de campaña para la descarga y almacenaje provisional de la mercadería conducida en numerosos barcos mercantes custodiados por la armada real"[12] .

La animación se completaba con la afluencia de mercaderes venidos de Panamá, lo cual hacía más apetecible esta vía para los aventureros. Esta ruta y la que conduce al Pacífico Sur son resaltadas en una de las fuentes más particulares de la geografía colonial, a saber, la *Descripción del Virreinato del Perú,* que contiene un apartado titulado "Del puerto del Callao de Lima se navega a Panamá ciudad de Tierra Firme", en donde se anota:

> Es navegación del Callao de Lima a Panamá de catorce hasta veinte días. Siempre los navíos van con viento en popa, pasan por las islas del Rey e islas de Taboga, nestas islas viven negros e indios que las cultivan. Llegando al puerto de Perico, que es el puerto de Panamá, aquí dan

12. Citado de Sossa, Juan y Enrique Arce, *Compendio de historia de Panamá adoptado oficialmente para la enseñanza en las escuelas y colegios de la nación,* en Fuentes (2013, p. 105). Acerca de las ferias, Vidal (2002).

> fondo las naves. Este puerto está al amparo de una isleta, y es muy lindo puerto seguro, y siempre pueden entrar y salir los navíos, porque tiene mucho fondo de agua. (Portocarrero, 1620, facsímil 2009, p. 108)

Para comprender el rol que jugaría la región que nos ocupa en aquellos diseños es preciso considerar variados diarios de navegación ingleses que proliferaron en el siglo XVII[13]. La codiciada ruta transístmica fue pieza clave en las confrontaciones y retaliaciones angloespañolas que durante el siglo XVII hicieron eco de la caída de la Armada Invencible española a manos de los ingleses, con la cual comenzó la guerra entre las dos naciones (1585-1604)[14]. A pesar del cese de las cruentas batallas angloespañolas, acaecieron las posteriores incursiones inglesas a las costas americanas entre los años 1665-1698 por parte de los piratas, entre otros John Coxon, Henry Morgan, Basil Ringrose y Bartholomew Sharpe.

Se han elaborado inventarios de los ataques que seguramente generaron memorias o hicieron uso de derroteros, por ejemplo, los arribos de 1601 del pirata William Parker a la bahía de Portobelo; del holandés Spielbergen a las costas del Pacífico en 1615; del holandés Jacques L'Hermite al Callao en 1624; o el ataque en 1675 del francés La Sound en las riberas del río Chepo; entre otros asaltos que precedieron el ataque de Morgan a Portobelo en 1668 (Castillero, 2019). Esta fase pirática cesaría con el Tratado de Ryswick, de 1693, que condenaba la piratería.

---

13. La tradición literaria debe, en mucho, a los escritos del novelista escocés Tobías Smollett, enlistado en la marina inglesa, quien atacó a Cartagena de Indias en 1741 y escribió, entre variadas obras, *Las aventuras de Roderick Random,* novela histórica y autobiográfica que muestra la vida a bordo de un navío de guerra. Sin entrar en el campo de la narrativa, es de mencionar el modo en que la novela histórica inglesa se sigue sirviendo hoy en día de la información proveída por los diarios, como el caso de *La expedición Caledonia: una colonia escocesa en Panamá* (Douglas, 2003).
14. Este suceso es fundamental en la comprensión de la historiografía inglesa. De ahí la importancia de la hipótesis de Latimer: "The story of the Armada and its subsequent destruction has become one of the iconic tales of English history, and while the cause of its failure has been shrouded in myths ever since, it was unquestionably a catastrophe for Spain that both emboldened the English to make fresh attacks and put fresh heart into Spain's enemies elsewhere" (Latimer, 2009, p. 19).

Con operación retórica similar a las crónicas y epístolas de los conquistadores españoles, los ingleses justificaron con sus relatos el desembolso de recursos para viajar rumbo a Centroamérica y al Mar del Sur. Caso paradigmático es la obra de Basil Ringrose y Bartholomew Sharpe: *A bucanner's atlas South Sea Waggoner; a sea Atlas and sailing directions of the pacific coast of the Americas* (1682), que muestra las motivaciones de estos aventureros para atacar los puertos del Pacífico. Las propuestas de exploración que Ringrose y Sharp hicieron a su Rey Carlos II se vieron reflejadas en un diario de navegación que recomponía el viaje que efectivamente realizaron al Darién en 1680. El relato incluía los pormenores del robo que los ingleses hicieron de algunas embarcaciones españolas frente a la ciudad de Panamá.

Como destacan Howse y Thrower, estos hechos fueron insertos con gran destreza literaria y el contacto personal de Ringrose con Lionel Wafer, William Dampier y John Coxon les imprimió veracidad a la descripción y a los mapas de aquel célebre Atlas. *A bucanner's atlas South Sea Waggoner,* usualmente ignorado por la historiografía hispanoamericana sobre el Darién, relata en sus dos primeros capítulos el arribo inglés a las costas del istmo y el encuentro entre los marinos y los habitantes de la costa. Los autores anexan a la narración el texto de un plan para atacar la ciudad de Santa María la Antigua, el encuentro con el llamado rey indio del Darién y otros detalles como los acuerdos con los indios para que fueran los guías hacia el río Tuira, en cuya cabecera quedaba la ciudad de Santa María (Howse y Thrower, 1992).

De modo particular, los mapas sueltos y, en general, los atlas marítimos, se emparentan en sus propósitos con los diarios de navegación. Un caso para analizar es la textura de *A bucanner's atlas,* verdadera pieza documental apetecible para la historia del pensamiento geográfico. La obra contiene numerosas notas acerca de los fenómenos meteorológicos y las particularidades del paisaje americano, adjunta pormenores de algunas posibles rutas de cabotaje entre las costas e islas y rememora la ruta que los ingleses hicieron por tierra a la ciudad de Panamá y la exitosa batalla que en sus cercanías tuvieron contra los españoles con un retrato de los alrededores de dicha ciudad y de la isla Taboga. Los capítulos finales de *A bucanner's atlas* insertan al Darién en la amplísima navegación que va por Guayaquil, Lima, Paita y el Estrecho de Magallanes y, dado que los protagonistas tomaron rumbo final a California, muestra la conexión entre las costas centroamericanas rumbo al litoral

mexicano y los puntos costeros intermedios; para ello aporta dibujos y cartas náuticas[15].

El plan de ataque a la ciudad de Santa María contenido en el *Atlas Bucanner* da una idea de las ilusiones de grandeza y riqueza con que los ingleses abordaron la ciudad y, en un triste sentido contrario, el desgraciado aspecto que la ciudad les causó al resultar que era, en palabras de los aventureros, no más que una suma de pobres pocas chozas salvajes y un río dos veces más grande que el Támesis. A esta decepción se añade la descripción de las dificultades ofrecidas por la geografía y los peligros y accidentes de los caminos.

Con anterioridad, numerosas expresiones de desencuentro habrían surgido acerca del Darién. Ya en tono amargo en las memorias de su viaje a Panamá en 1544, el italiano Galeotto Cei aseguró, refiriéndose a esta ciudad, que era más saludable que la de Nombre de Dios, a la cual, en sus palabras, debería llamarse Nombre del Diablo gracias a los desastres causados por su clima infernal[16] (Cei, 1995). En ello concuerda con cierto escritor conocido como el judío/portugués, quien pensaba acerca de los alrededores de Panamá y Portobelo que “Esta tierra solía hacer muy enferma, moría aquí mucha gente de la que venía de España, de veinte años a la parte está muy sana y muere poca gente. Han cortado muchos bosques y con el tiempo todas las cosas se mudan. Aquí dicen secóme un cuerpo humano en veinte y cuatro horas, que es tanta la fortaleza de la tierra que lo consume” (Portocarrero, 1620, facsímil 2009, p. 113). El autor sintetiza estas condiciones climáticas en una truculenta imagen: “En lloviendo en esta tierra se convierte el agua en sapos, y son tantos y tan grandes que no tienen cuenta, más luego se mueren y desaparecen” (Portocarrero, 1620, facsímil 2009, p. 113).

Efectivamente, el clima del Darién comprende aspectos como las altas temperaturas de más de tres meses entre mayo y septiembre, los rasgos de la selva húmeda tropical y la imposición de altas precipitaciones,

---

15. En cuanto a su valor etnográfico, para autores como el citado Ignacio Gullup, Ringrose proporcionó una narrativa detallada sobre las negociaciones con el “rey” del Darién y, con ello, el conocimiento de la habilidad diplomática de los darienitas.

16. Al respecto se recomienda ver las nociones de *Infierno* y de *desencantamiento,* frecuentes en los aventureros europeos, entre ellos Girolamo Benzoni y Cei, planteadas en el artículo “El desencantamiento del nuevo mundo, viaje de un mercante florentino al país de la pobreza (Galeotto Cei, 1539-1553)” (Salvioni, 2004).

humedad y desbordamientos constantes de los ríos. Aun así, parece ser más contundente el efecto residual de una intensa circulación de imágenes retóricas que nutrieron una percepción de un clima indómito; percepción enlazada a la idea general del desafío que representaba levantar verdaderas ciudades en los territorios americanos, esto es, la idea de ciudades utópicas en el Nuevo Mundo. Los centros urbanos utópicos eran defendidos por las crónicas al modo que lo hiciera la historia de cuño institucional. Irónicamente, aún hallamos esta defensa en la historiografía reciente, por ejemplo, cuando se anota que la fundación de Santa María la Antigua, primera ciudad del continente y puerta de la conquista del Darién, es, a su vez, el lugar del "comienzo de la conquista continental" (Lucena, 2009, p. 52). Habrá alguna evocación de ello en el *Diario del golfo del Darién*, pues la idea optimista del progreso asociado a la refundación de ciudades y pueblos tomaría un renovado aliento con los intentos de los ingenieros ilustrados XVIII.

Esta urgencia de la actividad de poblar, propia del periodo de la Conquista y retomada con fuerza a fines del periodo colonial, se inserta en el paradigma del progreso, fortalecido durante las décadas finales del siglo XVIII en desarrollo de las ideas iluministas de los reinados de Fernando VI y Carlos III, cuyos asesores pusieron sus ojos en un desarrollo económico y político por años postergado.

Ese horizonte se tradujo en el anhelo por modernizar las colonias con la labor de los ingenieros, enviados con más frecuencia a América a partir de la década de 1740[17]. A manos de los ingenieros militares se compusieron textos inspiradores en los cuales el progreso se esgrime casi como una doctrina orientada a recuperar las fundaciones y a dar forma a los ideales humanísticos. Paradójicamente, la idea de un caos generalizado a causa de la crisis española pervive en la historiografía hispanoamericana de este periodo.

Se ha observado, con una óptica novedosa, que la primera parte del siglo XVII fue un período caótico en Europa: los Países Bajos del norte afirmaban su independencia de España; Francia se debatía en las luchas internas religiosas, y en Inglaterra se experimentaba una crisis interna alrededor del auge y caída de la dictadura de Cromwell y la Restauración de la monarquía con Carlos II en 1660 (Latimer, 2009). Esta paradoja ya se observa en las fuentes del siglo XVII: al contrario de un ideal de modernización, los problemas registrados en la narrativa

17. Ver especialmente el capítulo "La generación de 1744" (Arrom, 1963).

anunciaban dificultades como las contenidas en el relato vivencial de los viajes de Lionel Wafer, quien estuvo bajo el mando de John Coxon durante el asalto a Portobelo de 1680 y cuyo relato fue más ampliamente conocido y más difundido que el de sus compañeros de expedición[18].

En un trabajo precedente hemos propuesto que Lionel Wafer es uno de los primeros geógrafos del Darién. Dado el valor vivencial de sus memorias, estas fueron incluidas no solo en *A bucanner's atlas* sino en la famosa compilación de William Dampier *A Collection of voyages*, una de las obras de más prestigio entre los lectores de su tiempo (Fuentes, 2007). En el aspecto político, las memorias de Wafer también fueron usadas para justificar desembolsos con la finalidad de patrocinar expediciones por parte de algunos miembros del Parlamento inglés y por miembros de la *Scottish Company Trading to Africa and the Indies,* fundada en 1695. Así lo evidencian los escritos de Wafer contenidos en un anexo poco citado de sus memorias, titulado "Wafer's Secret Report", que más parece el informe de un espía del Gobierno que de un aventurero (aunque estas dos condiciones existenciales bien podían solaparse con gran facilidad).

En este reporte, Wafer describe el modo más aconsejable de recorrer las costas desde el Darién hacia Chile y Tierra del Fuego. Luego evalúa los puertos del Pacífico, del río de La Plata, el Estrecho de Magallanes y las islas del sur, de las cuales asegura que no son adecuadas para desembarcar por estar habitadas por "indios salvajes" (Wafer, 1689, p. 134). El navegante argumenta el modo en que se podría dar la situación ideal para Inglaterra de comerciar sin la oposición de los españoles en los puertos de Valdivia, Coquimbo, el Callo, Payta y Guayaquil. En este último propone aprovechar sus riberas para adentrarse a Quito; también estima deseable comerciar con Panamá, al que considera puerto estratégico (Wafer, 1689, p. 135). Naturalmente, la razón de ser de este reporte secreto es enumerar las riquezas del Darién y sus conexiones, así como el mejor modo de explotar unas y otras.

---

18. Quizá la primera traducción al castellano sea la titulada "Los viajes de Lionel Wafer al Istmo del Darién; cuatro meses entre los indios" (Vicente Restrepo, 1888). Una muestra de que los ingenieros conocían los relatos de las acciones de los aventureros ingleses en el Darién puede verse cuando, acerca de Jonh Coxon, Arévalo anota al final del *Diario del golfo del Darién*: "Por este río subió el capitán inglés Coxon con 100 de su nación a fines del año de 1680, hasta el Chocó" (Arévalo, *Diario del golfo del Darién*, 1761, jornada del lunes 9 de febrero).

Por su parte, en 1697, Richard Long, quien proyectaba el descubrimiento de yacimientos de oro en las costas americanas, elogió las habilidades políticas de los indígenas del Darién ratificadas en los relatos de Lionel Wafer. Al final, las notas etnográficas de Wafer y los demás aventureros, que fueron incluidas en la compilación de William Dampier, no exentas de etnocentrismo, dieron a los postreros navegantes ingleses el privilegio de enterarse de las costumbres más particulares de los indios antes de llegar a conocerlas[19].

Por aquellas décadas se precipitaban los acontecimientos internacionales, posicionando al Darién dentro de la historia tanto de las posesiones españolas como de la formación de la Gran Bretaña[20]. El fracaso del intento de plantar una colonia escocesa en el Darién en 1700, por ejemplo, se reconoce por la reciente historiografía inglesa sobre los antecedentes de la unificación de Escocia e Inglaterra, firmada en 1707. Para ese año, Escocia ya hacía presencia en el sistema Atlántico y era proveedora tanto de trabajadores como de capitales[21]. El auge del librecambio y el comercio, y el aumento de la manufactura para exportación y reexportación, fueron los verdaderos factores de gestación del proceso que los historiadores económicos denominaron el advenimiento del Estado marítimo, cuya base era el control de las rutas comerciales y la consolidación de una armada naval poderosa (Rediker y Linebaugh, 2005).

Esta armada adelantaría la expansión en el plano militar y comercial, pero se apoyaba en otra expansión más lenta y silenciosa, a saber, un proceso colonizador distinto al modo en que los españoles ingresaron a los territorios americanos. La historiografía, en general, ha notado al respecto que si bien ambos procesos colonizadores, el inglés y

19. La obra completa es: Dampier, William, "The Voyage and Descriptions formely published by Capitan William Dampier, have met with so good Reception and universal Approbation in the World; and there has been so general an Expectation of the Success of the present Expedition, under the command of a Person so perfectly acquainted with those Parts of the World to which we were bound, and so well skilled in the Trade, Shipping, Customs and Designs of the Spaniards, against whom we were employed; that I presume there needs no Apology, for publishing the following Account", William Dampier, A Collection of voyages, Vol. IV, Londres, Ed. Instituto Paul's Church, año MDCCXIX.

20. Al respecto, Eric Richards, en: Bailyn (1991).

21. Acerca del modo en que la presencia de la Compañía de Escocia en el istmo en 1698 motivó la Unión de Escocia e Inglaterra en 1707 y sobre el Plan del Darién, ver Keer (2008).

el hispánico, se apoyaron en los emprendimientos de particulares que obtuvieron una concesión real a su propio riesgo:

> en el caso de la conquista y colonización españolas el proceso fue rápidamente ordenado por la metrópoli, enmarcándolo en normas jurídicas que evidenciaron una deliberada política del Estado español, lo que dio origen, así, no solo al 'derecho indiano', es decir, a un cuerpo de leyes dictadas especialmente para las Indias, sino también a una organización política territorial racional y jerarquizada para el gobierno interno en el Nuevo Mundo, compuesta por virreinatos, audiencias, capitanías generales y provincias, que ni siquiera existió en la propia península. Nada similar ocurrió en el proceso de colonización de Norteamérica. (Carias, 2008, p. 13).

La gran diferencia marcada por los ingleses fue su impulso empresarial focalizado en las rutas comerciales y contactos con los pueblos nativos[22]. Pero sería cuestión de ceguera pasar por alto que la gran excepción a esta especie de regla fue el deseo de establecer una colonia escocesa en el corazón de la Tierra Firme. Aquel emplazamiento, desde una óptica pragmática, buscaba la conexión del istmo para comerciar con el Pacífico. A los escoceses les favoreció la abolición del Acta de Navegación de 1654 por la cual los ingleses se abrogaban derechos exclusivos para la navegación; así, el proceso de unificación anglo-escocés daría a las dos naciones los mismos derechos de exploración de los mares. En medio de ese clima, numerosos campesinos del territorio unificado, en situación de extrema pobreza a causa de la expropiación de tierras, se embarcaron al Nuevo Mundo como voluntarios.

Con las esperanzas en la unificación y la voluntad de numerosos tripulantes, William Paterson, uno de los fundadores del Banco de Inglaterra, emprendió su viaje respaldado por la Compañía Escocesa[23]. Este contexto aquilata el valor documental de los que el historiador James Barbour editó bajo el título "Papeles de Darién", un diario de navegación del viaje que parte del puerto de Madeira. En dicho registro

---

22. En ese sentido, ver la discusión apasionante sobre las diferencias del espíritu colonizador inglés y español planteada en el artículo "¿Comparando nabos y coles?" (Lane, 2011).
23. Al respecto interesa la exquisita selección y edición facsimilar de documentos antiguos similares y conexos con "Los Papeles del Darién" en la compilación *Scotland And The Americas, 1600-1800* (Fry, Armitage, et al., 1995).

se pormenorizaron los asuntos relativos al desembarco de los escoceses en el istmo en 1698 (Barbour, 1907). Junto al secretario del Consejo en la Colonia del Darién, a quien podemos identificar en el relato como "Mr. Rose", Patterson registró en este diario la cronología del viaje con las respectivas observaciones sobre el clima, los vientos, las corrientes, etc. Al diario se adjuntaron algunas cartas que permiten ver los problemas logísticos, los enfrentamientos entre los miembros de un Consejo, conformado previamente en Inglaterra para que gobernara la colonia y los problemas para obtener refuerzos de víveres para la tripulación.

En los "Papeles del Darién" se inserta un relato del primer encuentro con los nativos, de las tensiones y disputas entre los ingleses y de las enfermedades que estos sufrieron a causa de la inadaptación al clima. También ofrece pistas sobre los asuntos que se trataban en las frecuentes comunicaciones que sostenían los responsables del mantenimiento de la nueva colonia con Jamaica, epicentro del poder inglés en el Caribe. Así mismo, el texto brinda detalles que ilustran las dificultades para España en el intento por recuperar la isla durante los años 1655 a 1660[24].

La disquisición contenida en "Los Papeles del Darién" sobre la colonia escocesa expone como causa de la expulsión de la misma el intento de algunos de sus colonos por entablar alguna actividad comercial entre la bahía de la Calidonia y Cartagena de Indias; en dicha tentativa viajaron algunos de ellos a la gran ciudad puerto en medio de un aparatoso y malogrado negocio que dio origen a una retención de un escocés y un frustrado rescate que desató un conflicto que escaló hasta la expulsión.

La historiografía inglesa añade a esta explicación causal del fin de la colonia, tanto los problemas logísticos como la existencia, para ese año, de una prohibición por parte del Rey Guillermo III a los ingleses de ayudar a los escoceses. Si bien, dicha prohibición pudo haber acelerado el declive de la colonia, nos interesa el peso que pudo haber tenido en ello la información geográfica. Sophie Jorran plantea que, a pesar de que las acciones de Patterson contaban con el conocimiento presencial que este ostentaba tener del Caribe occidental, él conocía el Darién solamente a través de los relatos de Lionel Wafer y, al parecer, no estimó en ellos las descripciones sobre los asuntos climatológicos, como las extraordinarias inundaciones y las advertencias sobre los problemas

24. Es oportuno resaltar el papel económico que jugó Jamaica en el proceso de consolidación agrícola, y, en general económico como factor clave en el proceso de la subsecuente expansión británica. Ver en este sentido, el apartado "Expansión y colonización 1642-1713" (Farlane, 1992).

de salubridad (Jorrand, 2017). Torpeza adicional si consideramos que Wafer tenía amplios conocimientos de medicina gracias a los cuales, además, había sido nombrado médico de la tripulación con la que salió de Londres al Caribe.

Otra hipótesis nos parece igualmente sugestiva, a saber, que los escoceses hicieron falsas suposiciones sobre la sociedad nativa darienita, a la cual consideraron homogénea. Esta ignorancia les hizo perder mucho tiempo en la búsqueda de alianzas efectivas (Gullup, 2002). Paradójicamente, esta especie de ceguera temporal será uno de los padecimientos de los cuales hallaremos recurrencias por parte de los oficiales de la Corona españoles en las décadas sucesivas y aún para fines del periodo colonial.

Paterson regresó al Darién el año siguiente a la expulsión. El desenlace de esta segunda incursión nos conduce a la revisión de un documento escrito desde otro punto de vista. Se trata del "Diario de operaciones del gobernador de Cartagena Juan Pimienta", quien encabezó la expedición para expulsar a los escoceses[25]. Este diario relata los hechos desde el día 18 de marzo de 1700. Arranca con un reconocimiento geográfico y continúa con los hechos sucedidos en las jornadas del 18 al 27 de marzo, durante las cuales los hombres de Pimienta inspeccionaron los terrenos del Darién.

Los soldados e indios que integraban la milicia de Pimienta se abrieron paso buscando enredados puntos de acceso para llegar a los escoceses; primero por la falda de la montaña, luego por la bahía de Calidonia y posteriormente por diversos puntos costeros. Finalmente, la tripulación desembarcó por un camino aparatoso y empezó a disparar. El diario registra varios días de abordaje hasta llegar a la toma de la plaza de Calidonia, acerca de lo cual Pimienta informará a Cartagena el 13 de abril. Los días siguientes —hasta el 23 de abril— se registran las actividades logísticas para el completo abandono de los escoceses y su retorno a Europa. El 25 de abril, ya sin los "invasores", Pimienta celebra una misa y rebautiza el sitio con el nombre de San Carlos[26].

---

25. "Diario de operaciones del gobernador de Cartagena Juan Pimienta", 1700, (D'Costa, 1932).
26. Interesa hacer una breve mención de los célebres miembros de la tripulación de Pimienta: Juan de Herrera y Sotomayor, Melchor Ladrón De Guevara, el Maestre de Campo Luis de Carresoli y el Conde de Canillas, presidente de Panamá.

Enunciemos por ahora la persistencia en los diarios de navegación de un recurso propio del pensamiento geográfico colonial, a saber, un tono jurídico que sirve de justificación de las acciones militares, de lo cual es ejemplo fehaciente el diario de Pimienta. De acuerdo con la obra *Mito y archivo*, este tono será un rasgo propio de los agentes imperiales del Estado hispánico, siempre ostentoso de un legalismo propio de un ejercicio narrativo de gran intensidad (González Echevarría, 1991).

El pensamiento geográfico y los diarios de navegación

Dejemos en remojo el asunto de los escoceses, vital para comprender la historia del Darién colonial, y asomémonos a la naturaleza de los diarios de navegación y su papel en el pensamiento geográfico, denunciando aquí el usual descuido por el estudio de este modo de expresión, e intentemos caracterizarlo.

Al parecer, el confinamiento teórico a que se han sometido los diarios de cabotaje proviene de la limitación general que ha padecido la transmisión de los saberes prácticos como la marinería. Al respecto, Pietro Janni postuló que era necesario buscar un status epistémico para fuentes históricas documentales como los relatos y los diarios de navegación, esenciales en la reconstrucción de la historia marítima y, aparentemente, frágiles por proceder "de una documentación sin estructura narrativa, la cual se explica por la urgencia de los antiguos marinos por solucionar problemas prácticos inmediatos" (Janni, 1996). Con preferencia, en los diarios se hallan anotaciones con respecto al estado de la instrumentación que el piloto usa en plena marcha, así como notas sobre la velocidad de la navegación, la latitud y la longitud, los vientos y las tempestades, etc. También se incluyen los registros de los detalles de la comisión militar en el caso de que exista y, de no menos importancia, descripciones de las actividades realizadas por los tripulantes.

Las memorias de viajeros y los diarios de navegación, como en general la geografía, surgen de la necesidad de hacer inteligible los territorios y sus grupos humanos. Con más veras, los diarios de navegación cumplen esta función para territorios que emergen en el espacio marino/costero, con lo cual las memorias orales de los navegantes y lugareños cobran gran valor. El historiador Urs Biterli (1981) nos ofrece numerosos ejemplos del modo en que se usan las informaciones orales y escritas de los viajeros como insumos para obras mayores. En su

opinión, las memorias de los viajes hacen tránsito a un contexto histórico y cosmológico amplio durante el siglo XVI, etapa en la que se transmitieron los ideales de la primera expansión colonial.

El espíritu mercantil de los protagonistas de estos viajes y su ansia de conocimiento les impulsaron a escribir para hacer comprensibles las culturas no europeas a la manera de la crónica medieval, anota Bitterli. Solo hasta el siglo XVIII la observación minuciosa —realizada con mayor precisión y rigor— adquirió un valor en sí misma gracias a los criterios de un grupo en formación, a saber, los navegantes profesionales. En ese contexto, para Bitterli, las bitácoras y algunos diarios podían considerarse como "formas primitivas de la narración de los hechos" al provenir, en sus inicios, del bajo nivel cultural de la profesión marinera y las duras condiciones de la vida en el mar, que, junto a periodos en tierra firme demasiado breves, dotaron a los derroteros y diarios de un carácter de discursos incipientes (Bitterli, 1981).

Con referencia a los diarios de navegación, Gerardo Vivas, siguiendo algunas ideas de Marc Prohom, destacó como su característica esencial el rol del tripulante como voz autorizada para ingresar al texto las evidencias sobre temas como el desempeño de la nave, el clima, los fenómenos pelágicos, los encuentros con barcos amigos o enemigos, etc. (Vivas, 2020). Con igual énfasis se ha valorado el uso de la primera persona en la narración de eventos riesgosos y del diario como fuente privilegiada para la recomposición de las experiencias marineras atravesadas por frecuentes emociones y particulares estados de ánimo asociados al temor ante los peligros en el mar.

Ya Antonio De Guevara, en su *Arte del marear y de los inventores de ella con muchos avisos para los que navegan*, publicado en 1539, planteaba que la escritura de las experiencias es la garante de la conservación de los avances en la navegación y aún más, hace parte de la historia de las conquistas territoriales y marítimas[27]. De Guevara sintetizaba así los temas obligados de la marinería: la construcción naval, el corsariato, los trabajos en altamar y los temores de los marinos en los apartados que titula "los trabajos y peligros que se presentan en las embarcaciones"; "De una sutil descripción de la mar, y de sus peligrosas propiedades"

---

27. Sobre esta apasionante relación entre los mapas y las descripciones que les subyacen ver Los mapas de las relaciones geográficas de Indias de la Real Academia de la Historia" (Manso Porto, 2012).

y "De cuán peligrosa cosa es el navegar, y de muchos filósofos que nunca navegaron". Plantea, adicionalmente, una pregunta retórica:

> ¿Dime tú oh mareante, si para la salvación de la vida hay en la mar cosa segura? ¿Qué no es contrario en la tierra, que no no lo sea mucho más en la mar. Es nos contrario en la tierra el hambre, frío, sed, calor, fuego, fiebres, dolores, enemigos, tristezas, desdichas, y enojos, las cuales cosas todas padecen dobladas los que navegan por la mar [...]. (De Guevara 1539, capítulo III, f. III).

El temor, como asunto que se anuncia casi proféticamente en las obras de marinería, suele expresarse en los diarios de navegación. En su ya clásico apartado "Mar variable donde todo temor abunda", de la obra *El miedo en Occidente*, Jean Delameau (2008) propuso que el mar es un espacio amenazante. Para argumentarlo enlistó una serie de ejemplos de la literatura renacentista; sentencias populares, leyendas medievales y clásicos de la literatura barroca. Para Delameau, particularmente las tormentas, tienen un lugar natural en las memorias de los marinos y descubridores, quienes, al margen de los adelantos de la cartografía y la náutica, temieron a los fatales accidentes[28]. En los diarios de cabotaje de los oficiales de la Corona surgió, además, un nuevo factor de temor y de recelo, los encuentros con los pueblos nativos[29].

Retornemos a Vivas Pineda (2020), quien ha propuesto que el interior del barco es un punto de vista privilegiado para la observación

28. El surgimiento de este tema para la historiografía hispanoamericana debe en mucho a la obra *Pasajeros de Indias viajes transatlánticos en el siglo XVI*, de José Luis Martínez, quien rescata el asunto de la cotidianidad de las tripulaciones como alternativa al punto de vista institucional que por mucho tiempo se sostuvo en la historia marítima y más aún en la historia naval.
29. Siguiendo las ideas de Delameau, Rodrigo de la O. hace una aproximación novedosa a fenómenos como el corsariato o la piratería desde la construcción de imaginarios colectivos resultantes de las relaciones de los navegantes con pueblos nativos, encuentros en los cuales emerge el miedo no solo al espacio marítimo sino a la violencia a que solían dar lugar dichas situaciones (De La O. Torres, 2020). Ver, por ejemplo, "Miedos y fenómeno de la piratería en el Golfo-Caribe durante el siglo XVI. Un ensayo de aproximación" (De La O. Torres, 2019). Se recomiendan también las reflexiones sobre documentos que muestran pormenores de los accidentes en alta mar y que ponen en valor la fuente documental para la historia colonial. Por ejemplo: Gamboa y Kim (2022).

de todo tipo de fenómenos[30]. Esta idea deja en el pasado la típica concepción de los diarios de navegación como útiles meramente para la recomposición de rutas pretéritas. Es preciso, entonces, diferenciar entre la bitácora o primer borrador del diario escrito por el piloto en pleno ejercicio de sus actividades y carente de estructura narrativa, y el diario ya pasado a limpio (Prohom, 2002).

El diario de navegación que conocemos se construye con posterioridad a la realización del viaje y a la ejecución de la bitácora, se trata entonces de la versión final de los sucesos, a la cual se han agregado las fórmulas propias de un lenguaje corporativo, administrativo o militar[31]. En sus inicios, los diarios de navegación eran compuestos en primera instancia para las autoridades de marina, esto es, para los superiores y para la posteridad institucional o gremial, según el objeto del recorrido. Esto explica que muchos diarios hayan sido apreciados como composiciones transitorias que, al ser comparadas con los informes oficiales, ofrecen la apariencia de un texto que requiere corrección.

En el caso de los diarios españoles, durante mucho tiempo —mientras se creaban las academias en el siglo XVIII—, se careció de documentos técnicos del alto calibre como el escrito por el marino José de Espinosa y Tello, quien, ya para inicios del siglo XIX, daría las instrucciones sobre cómo proceder con las memorias de los viajes y los datos estandarizados en los derroteros, cartas náuticas y diarios[32].

Los diarios, los diccionarios y los manuales de navegación, cuya naturaleza es la intención compilatoria y la ordenación de los datos, comparten algunos rasgos. Particularmente, los manuales operan como un mecanismo efectivo en la transmisión del conocimiento; así mismo funcionan las cartas de marear, los tratados sobre arquitectura naval y la cosmografía. Gracias a que estos manuales aglutinan información técnica, cálculos de climatología o meteorología, pueden tratarse como un

30. Uno de los valores que Vivas Pineda destaca en los diarios de navegación es que contribuyen a formular hipótesis sustentables desde diversas disciplinas.

31. *El Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'Scanlan define Bitácora como: "Especie de armario en que se coloca la aguja náutica delante de la rueda del timón para gobierno del timonel" (O'scanlan, 1831, p. 94).

32. Espinosa y Tello (1809, 2013), *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los españoles en distintos lugares del globo, que han servido para formación de las cartas de marear*. Acerca de la obra de Espinosa y Tello es recomendable consultar a Cuesta (2001).

"género científico" en el cual se mezclan las tradiciones cosmográficas y teóricas propias del humanismo del Renacimiento (Nieto, 2013).

Más allá de su función práctica, un elemento valioso en la composición y redacción de estos textos, que posiblemente hace tránsito a los diarios de navegación del siglo XVIII, es el hecho de que los manuales, "por la forma pedagógica en la que fueron redactados, sirvieron como textos de enseñanza en las escuelas de náutica españolas" (Nieto, 2013, p. 65). Esa naturaleza pedagógica es aprovechada posteriormente por los ingenieros y marinos, quienes recurrían a la descripción con el objeto de verificar, discutir o comentar lo aprendido en los manuales[33].

En un sentido circular, dialéctico si se quiere, esta pedagogía se aprecia en algunos pasajes de diarios de navegación de recorridos de cabotaje como el *Diario del golfo del Darién*. En ese sentido, los registros técnicos del viaje apoyan los argumentos teóricos y las instrucciones pedagógicas de las que se ocupan los manuales. El conocimiento práctico y el campo teórico se engranan con el fin de alcanzar el objetivo final, que es la instrucción de los pilotos o navegantes. Este mecanismo es analizado tempranamente en una obra de Dionisio Marcate Díaz, publicada en 1798, que guio muchos de los manuales, *Lecciones de Navegación o principios necesarios a la ciencia del piloto por Dionisio Macarte y Díaz de la orden de San Juan, Teniente de fragata graduado de la Armada y Primer Maestro de la Academia de pilotos de ella en el departamento del Ferrol,* que ahonda en la naturaleza del conocimiento náutico y su oscilación entre la teoría y la práctica[34].

> No solo toma más prontamente el profesor de esta facultad un perfecto conocimiento de ella cuando la funda sobre buenos y determinados principios teóricos sino que con ellos es más permanente y sólido este conocimiento; pero si carece de una fundamental teoría, no podrá ase-

33. En este panorama se destacan las obras *Tratado de la esfera y del arte de marear,* de Francisco Faleiro, publicado en 1535; *Arte de navegar,* de Pedro de Medina, publicado en 1545, y el *Compendio del arte de navegar,* de Rodrigo Zamorano, publicado en 1582.
34. La obra de Dionisio Macarte, *Lecciones de Navegación o principios necesarios a la ciencia del piloto,* abordaba estos asuntos con lenguaje sencillo para que los lectores pudieran acceder a las técnicas descritas. Entre los temas generales que comprende están los modos de elaborar las tablas de navegación y de usar instrumentos como las agujas y cuadrantes; las vías para resolver los problemas náuticos y los requisitos para trazar los planos de los puertos junto al estudio de la meteorología, la marea y los astros.

> gurarse de la verdad de sus diferentes operaciones, cuyos resultados, si son falsos, podrán causarle funestas consecuencias, supuesto que no es suficiente la sola práctica adquirida en el mar por un largo ejercicio, la que hace descubrir los diversos métodos de reducir las derrotas, reglar los cálculos, y concluir con exactitud sus resoluciones, pues es constante que la práctica que se compara a la mano que trabaja, no podrá desde luego ser bien conducida si al mismo tiempo con la teoría que tiene lugar en el espíritu, no se discurriese como dirigirla con acierto. (Macarte y Díaz, 1789, Exordio, f. II.)

Con todo lo anterior, la supuesta carencia de cientificidad en las fuentes similares al *Diario del golfo del Darién* pierde validez. Parece, más bien, que ha habido poca suerte para los diarios de cabotaje en cuanto a su visibilidad historiográfica. Si se aprecian dentro del ámbito de la geografía, a pesar de su confinamiento al terreno de lo técnico, la práctica náutica y su instrumentación fue delineando un léxico específico sin el cual no era posible entonces, ni lo es ahora, acceder a la comprensión de los recorridos. Al menos para el siglo XVII, ello se tradujo en la publicación de diccionarios puntualmente marítimos o náuticos como el de John Smith "An accident, or the path-way to experience; necessary for all young sea-men, or those that are desirous to go to sea", de 1626, y el de Nathaniel Boteler, "Six dialogues about sea services", de 1685.

En castellano es notable la obra de Sebastián Fernández de Gamboa, que data de 1696, *Vocabulario marítimo y explicación de los vocablos, que usa la gente de mar, en su ejercicio del arte de marear*, riquísima fuente que expone en orden alfabético todos los términos referidos a los siguientes asuntos: los oficios de la marinería desde un esquema jerárquico; el rol de los capitanes y oficiales; los trabajos operativos y las jerarquías. En el aspecto lexicográfico, la obra integra palabras referidas indistintamente a temas como la dieta de los marineros y la conservación de los alimentos, las normas de conducta a bordo, los nombres de los instrumentos y menajes, los verbos y sustantivos referidos a la construcción y reparación de embarcaciones, etc.[35]. No sin justa motivación,

35. Se trata de Sebastián Fernández de Gamboa, "Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar en todo lo que pertenece a su arte", 1696 en edición de 1717: Manuscrito Signatura Mss/,1717, en Biblioteca Digital Hispánica y disponible también en: http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000087343&page=1. De Gamboa, quien además de ingeniero

el diccionario de Gamboa fue publicado en varias ediciones en Sevilla y los investigadores acuden a él actualmente para la reconstrucción de las prácticas navales y asuntos propios de la vida cotidiana de las tripulaciones[36].

Diccionarios, manuales y los diarios del Darién

Una gran variedad de temas relacionados con la náutica se aborda *in extenso* en el *Diccionario Marítimo de España,* compilado por Timoteo O'Scanlan, quien para la década de 1790 había alcanzado el grado de capitán de fragata y, bajo la dirección de Martín Fernández de Navarrete, redactó las Ordenanzas de Arsenales. El famoso *Diccionario marítimo español* fue concebido por Navarrete y O'Scanlan como la mayor compilación hasta entonces emprendida del léxico referido a la náutica y la arquitectura naval. La obra compone un amplio panorama de las voces de las más variadas disciplinas y actividades asociadas a la vida marinera en diferentes idiomas. Presenta un estudio de lo que su autor llama las distintas facultades o profesiones de la Marina y, en sus palabras, "la sublimidad de sus teorías", las técnicas navales y el funcionamiento de los instrumentos con los cuales se recogen los datos de la navegación. Los términos teóricos usados para la composición de la obra provienen, según O'Scanlan, de la astronomía, el pilotaje, la hidráulica, pero también de las notas personales de los navegantes. Dadas las descripciones geográficas y la exquisita citación de los diccionarios precedentes disponibles, puede considerarse el *Diccionario Marítimo Español* una obra enciclopédica y base de los diccionarios náuticos modernos[37].

---

se desempeñó como gobernador de Jamaica (1645-1646), es el autor del "Mapa de la bahía o puerto, y fortificación de Santa Marta", de 1650, que reposa en el Archivo de Indias de Sevilla. Esta pieza y otros datos del autor se pueden encontrar en el *Nuevo atlas histórico marítimo de Colombia* (Fuentes, 2022, mapa número 77, p. 175).

36. Se pueden hallar ejemplos paradigmáticos en Ortiz Troncoso (2000).
37. El primero de estos diccionarios modernos es el compuesto por José de Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro y Peralto en 1864, titulado *Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano, y las más usadas en los buques de vapor.* En la introducción de esta obra clásica, citada incluso en diccionarios náuticos de instituciones navales oficiales hoy día, se indica que la obra se fundamenta en gran parte en los

Se puede concluir que los diccionarios comparten con la tradición oral (en este caso de los marineros y de los pueblos costeros), y con los diarios de navegación, cierta marginación a que los confinan algunas composiciones historiográficas sobre el pensamiento científico occidental. Para pensadores como Peter Burke, el asunto va más allá, se trata del modo en que se construye el conocimiento. De ahí que sea necesaria una lectura de las fuentes para rescatar aquellos lenguajes e intercambios de los modos de conocer entre el saber tradicional y el ilustrado. Incluso, para el caso de los diarios de navegación en rutas por territorios coloniales americanos, los intercambios conllevan a la formulación de nuevos conceptos como el de los *encuentros indios*, para connotar una transmisión de saberes en doble vía y otros modos de construcción del conocimiento en el periodo colonial (Burke, 2017).

Otro ejemplo referido a los diccionarios tiene que ver con la denominada "lengua franca marinera" —jerga unificada con base en el latín vulgar—, que se refiere a un vocabulario integrado por voces tomadas del francés, del español y el italiano. Acuñada desde el medioevo, y estimulada con la navegación oceánica del siglo XVI, esta jerga o parla fue usada por los trabajadores de la marinería, la construcción naval y el comercio en las costas mediterráneas. Pedro Fondevila y Juan Sánchez han estudiado la especialidad de esta lengua marinera, hallando que a partir del siglo XVI se empezó a superar la carencia de glosarios. Para ese tiempo se inicia la publicación de una serie de obras en las que se destacan los diccionarios marítimos (Sánchez, 2011). Algunos de los más usados en la actualidad por arqueólogos navales e historiadores son: el *Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar en todo lo que pertenece a su arte, que iba anexo a la Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos,* de Diego García de Palacio (1587); el *Compendio matemático* de Tomás Vicente (1707); el *Diccionario Castellano con las voces de Ciencias y Artes,* de Terreros y Pando (1786); el *Tratado instructivo y práctico de maniobras navales para el uso de los caballeros guardia-marinas*, de Agustín de Zuloaga (1766); el mencionado *Diccionario marítimo,* de Fernández de Gamboa, y el *Código de las costumbres marítimas de Barcelona,* de Antonio de Capmany (1781).

En este panorama de autoridades se destacan dos autores cuyas obras comentaremos brevemente, dado que detentan una cualidad que

trabajos del *Diccionario Marítimo Español* editado en 1831, que parece ser el de O'Scalan (De Lorenzo, 1864, p. 284).

pervive en los diarios de navegación de cabotaje, a saber: una confesión más o menos explícita de la necesidad de corrección y una advertencia, a veces manifiesta, de los posibles errores que cometen los pilotos o navegantes. En primer lugar, la obra de Pedro Porter y Casanate, quien si bien no publicó su *Diccionario náutico* sí divulgó su obra *Reparo a los errores de la navegación española*, de 1634; allí denuncia abiertamente los errores de la navegación española.

Porter propone la necesidad de formalizar la educación que se impartía a los pilotos, quienes, al parecer, ejercían la marinería más por sus habilidades prácticas que por su formación técnica. Al mostrar la estructura de la obra, el investigador Alfredo Surroca nos permite entrever la limitación del dominio del ejercicio de la náutica en el siglo XVII en los apartados que se titulan "La Navegación en Theórica y Práctica", "Errores que hay en la navegación por la poca especulación que de ella hazen los pilotos" y "Errores que hay en la navegación por las falsedades que tienen los instrumentos y reglas de que usan los pilotos" (Surroca, 2021).

Estas confesiones no constituyen un defecto del conocimiento náutico, más bien resaltan el carácter transitorio de las certezas técnicas contenidas en los diarios de navegación y en los diccionarios. Ello demuestra que los problemas anunciados por Porter eran "propios de la navegación en general, pero otros, los menos, afectaban a la navegación española de forma específica" (Surroca, 2021, p. 243). De modo que los diccionarios, como los manuales y los diarios de navegación, develan el estado del conocimiento del espacio marítimo en un tiempo concreto y, por tanto, se emparentan con la evolución del pensamiento geográfico, de igual forma que lo hacen los diarios de navegación tanto oceánica como de cabotaje. Esto nos motiva a comentar el mencionado *Diccionario Marítimo de España* de O'Scanlan, el cual es citado generalmente por la historiografía hispanoamericana para hacer comprender al lector actual el significado que se daba a las palabras propias de la jerga marinera en los diarios, derroteros y en la documentación oficial bien entrado el siglo XIX.

Si bien O Scanlan reconoce que su obra compila todo lo sabido acerca de la náutica de variadas vertientes y fuentes para el momento de su publicación, solo hasta hace doce años, con la aparición del *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea* de Pedro Fondevila, se puso en evidencia que se trataba no solo de una fuente documental

sino de una obra viva que necesitaba ser ajustada al paso del uso del conocimiento náutico de todos los tiempos[38].

Entre los manuales de navegación interesa la obra sugestivamente titulada *Quatri partitu en cosmographia pratica o Espejo de navegantes,* publicada en 1528 y cuyo original se halla en la Real Academia de Historia de Madrid. *Espejo* nos conduce al contexto cultural propiciado por el inicio de la Conquista del Nuevo Mundo, tiempo en que los contenidos de las obras geográficas —centradas durante los siglos precedentes en la navegación mediterránea, la orientación astronómica, los almanaques náuticos y los problemas de la aguja, (brújula o imán)—, se empezaron a ocupar de problemas de la navegación transoceánica. Para ese momento es de notar la proliferación de textos conocidos como "tratados de la aguja" o que contuvieron capítulos sobre el problema de la aguja, asunto capital del arte de la navegación. Ejemplo de ello es el famoso *Theatro naval hidrographico de los fluxos y refluxos, de las corrientes de los mares, estrechos, archipiélagos, y pasajes del mundo corregido y aumentado con un Tratado muy particular, en que se demuestra que la variación de la aguja de marear,* de Francisco de Seyxas y Lovera (1704)[39]. Este

---

38. Aquí adquiere sentido la afirmación de Juan Sanchéz Baena de que la mencionada obra de Pedro Fondevila corrige el significado erróneo de algunas de las palabras recogidas en el *Diccionario* de Scanlan y rescata las voces náuticas que enriquecen el vocabulario marinero español (Sánchez, 2011).

39. Con base en diversos diccionarios, la detallada definición de la "Aguja de marear", del *Diccionario de la lengua franca marinera,* ilustra la importancia de este instrumento. AGUJA: "1. Barrita de acero imantado que, puesta en equilibrio sobre una púa, gira siempre hacia el Norte magnético, sirviendo, colocada en el centro de la rosa náutica, para marcar el rumbo. Recibe los nombres de aguja náutica, aguja de marear, calamita, rosa náutica y rosa de los vientos. En España su uso aparece ya citado a mediados del s. XIII. [Lorenzo, 1864]. Ejm: «E bien assi cuerno los marineros se guían en la noche escura por la aguja que le es medianera entre la piedra e la estrella e les muestra por do vayan tan bien en los malos tiempos como en los buenos». [Fernández Duro, 1995]. «Ahujas de marear: 25 de a 9 pulgadas; 25 de a 8 pulgadas; 25 de Cámara; 25 de ancha y 25 de variación». [Cg.-18, ANC]. 2. Alambre aguzado de grosor y longitud adecuados para sondar el fogón de las piezas de artillería con varios propósitos. Aguja de punta de diamante o espingueta, aguja de rampinete, aguja de barrena de caracolillo, aguja saca-filásticas. [Lorenzo, 1864]. «Ahujas de artillería 24». [Colección Vargas Ponce, MNM], 3. Instrumento de acero para coser. [Lorenzo, 1864]. «Utensilios del pañol: Ahujas de vela 10». [Colección Vargas Ponce, MNM]. «Ahujas de empalomar cada una 2 maravedís». [Cg.-18, ANC]. 4. Hierro

tema crucial es abordado también por el *Espejo de navegantes,* en donde su autor, en tono instructivo y con ejemplos con los cuales hace gala de su erudición, explica los aspectos clave para garantizar el éxito de las navegaciones y satisfacer a un tipo de lector que se venía configurando y que anhelaba acceder a las instrucciones para navegar. De modo que este *Espejo* fue codiciado por todos los que intentaron emprender la aventura al Nuevo Mundo (Chaves, 1528).

De hecho, el título "Quatri partitu en cosmographia" hace referencia a la unidad continental correspondiente a América, delineada por primera vez en Europa en el mapa de Martin Walsermuller en 1507. Los cuatro libros o unidades que componen la obra abordan los grandes temas del conocimiento náutico, a saber: los instrumentos de navegación; los principios teóricos de la cosmografía y el clima, y una suerte de inventario lexicográfico.

Soporte del conocimiento especializado de la náutica, los diccionarios de marinería, como los tratados, proliferaron como resultado de una permanente actividad editorial que se remonta al siglo XVI; ello evidencia la existencia de un saber autónomo que se abre paso en los siglos subsiguientes. Lejos de pensar el asunto lexicográfico como un aspecto meramente formal, los antiguos glosarios marítimos, junto a los tratados de náutica, versaban sobre temas diversos como la arquitectura naval o la práctica de la artillería, a la manera de verdaderos "libros de estudio" con sus propias categorías y formas de abordaje de asuntos apetecibles hoy en día para la historia social (Rodríguez y Banin 2002).

Los diarios ingleses también reflejan la combinación temática de las memorias de experiencias marítimas con la ordenación formal del conocimiento náutico. Para cuando la Royal Society Geographical daba instrucciones para la composición de los diarios de navegación ya se habían escrito numerosos diarios, unos habrían cobrado fama y algunos seguramente habrían sido absorbidos por relatos mayores. Otros,

---

acodado en forma de escarpia. Macho, especie de pinzote largo, paralelo a la roda de popa y colocado en su parte inferior, donde entra la hembra inferior de la pala del timón. Su extremo superior suele llevar un ojo para pasar un cabo que guíe la hembra baja del timón cuando se monta este. [Lorenzo, 1864]. «chavetas y pernos e agujas e adovo de timones». [Colección Sanz de Barutell, MNM], «Por doce Agujas para los timones de las dichas galeras». [Colección Sanz de Barutell, MNM], 5. Alambre aguzado que servía para limpiar el oído de las armas de fuego de avancarga. [DRAE, 1970]" (Fondevila 2019, p. 48).

seguramente, tanto españoles como europeos, todavía están hoy en los repositorios documentales condenados al olvido.

No sorprende hallar noticias sobre la región y golfo del Darién en una de las obras más adelantadas al desarrollo del pensamiento náutico inglés publicada a finales del siglo XVIII: *The english pilot, describing the sea coast, capes, headlands, streights, soundings, the bays, roads, harbours, and ports in the oriental navigation*. Su autor, John Thornton, fue contratado por diversas compañías comerciales para que diseñara cartas náuticas con las cuales realizar los viajes exploratorios de posibles rutas; de modo que plasmó en este atlas mapas muy singulares y curiosidades sobre numerosos mares del mundo. *The English Pilot* tuvo varias ediciones a finales del siglo XVIII, pero debieron ser las primeras las que se citaron y conocieron no solo en Inglaterra sino en España y el resto de Europa. Thornton es referenciado, por ejemplo, por Antonio de Arévalo en su *Diario del golfo del Darién*[40]. Adicionalmente, en *The english pilot* se incluye un famoso mapa delineado años por el cartógrafo Samuel Thornton titulado "A Large Draught of the gulf of Darien with the Coast to Porto Bella with a particular Draught of the Scotch settlement in Calledonia". En realidad, se trata de una carta de marear que provee datos como las profundidades de las bahías y otras indicaciones de gran utilidad.

Si bien todo el libro de Thornton contiene planos portulanos y dibujos de los más diversos puertos del mundo, es el tomo IV el que se dedica al Caribe occidental y, al modo enciclopédico, estudia los accidentes de los litorales desde Cuba y la Florida, las islas de Barbados y las islas de Gran Caimán. Adicionalmente, trata sobre la región costera del Orinoco, las costas de Nueva Andalucía y las islas Curazao y Margarita.

Nada escapa a la mirada del autor, quien expone las indicaciones para arribar a las bocas del Drago del Orinoco, ubica las apetecidas salinas en las costas venezolanas y describe el lago de Maracaibo y las ciudades de Santa Marta y Cartagena. En el subtítulo "Description of the Gulph of Darién, and Scotch Settlement" incluye datos físicos y técnicos del golfo, sus profundidades y puntos clave como el cabo San

---

40. Variados mapas de puertos del mundo y rutas de navegación elaboradas por Thornton y sus contemporáneos se pueden ver en la página: https://gallica.bnf.fr/services/engine/search/sru?operation=searchRetrieve&version=1.2&query=%28%28dc.creator%20all%20%22John%20Thornton%22%20or%20dc.contributor%20all%20%22John%20Thornton%22%29%29&keywords=John%20Thornton&suggest=

Sebastián; luego estudia el Río Atrato —al cual curiosamente llama río del Trato— y los demás ríos del golfo; adjunta, además, notas sobre las corrientes e inundaciones y recomendaciones para realizar el trayecto ribereño hacia las entrañas del continente. Las observaciones, hechas en primera persona, le dan al conjunto de la obra un tono vivencial que se suma a los detalles tomados, muy seguramente, de las memorias de los aventureros isabelinos.

The english pilot o "El Piloto Inglés" —como lo llamará Antonio de Arévalo en su *Diario del golfo del Darién*—, ofrece un amplio conocimiento de las típicas inundaciones de la región; aconseja cómo localizar el agua dulce de los ríos pequeños y cómo reconocer los accidentes más famosos entre el cabo Tiburón y la bahía de Calidonia (Thornton, 1775). En el capítulo 4 se refiere a la mencionada carta náutica "A Large Draught of the gulf of Darien" (ver mapa dos en el cuadernillo).

Al igual que el de Arévalo (uno en el cuadernillo), este mapa inglés exhibe un impresionante vacío en el lugar donde otros registran las montañas, sierras y otras alturas correspondientes a la llamada cordillera del Darién. "A Large Draught", pieza anterior al *Piloto inglés* y firmada por Samuel Thornton en el año de 1702, tiene el fin de mostrar los numerosos cayos que se encuentran entre las islas con el fin de facilitar el fondeo y aproximarse a las costas del Darién. Ofrece también información sobre la isla de Los Pinos, acerca de la cual, con un tono abiertamente instructivo cercano al consejo, indica cómo se debe practicar la navegación de cabotaje entre los principales puntos costeros, por ejemplo, las desembocaduras los bordes rocosos.

También indica cómo evitar los peligros naturales cercanos a la bahía de Nombre de Dios y Portobelo, ciudad descrita con generosidad tanto por su belleza como por las bondades naturales de sus costas para acoger las embarcaciones. Sobra advertir que, en este como en el "Mapa del Darién" de Arévalo, hay una intención manifiesta de dibujar la desembocadura del río Atrato ampliando la lente sobre las isletas. Su ingenio gráfico nos permite aventurarnos a asegurar que se trata de un primer estudio del interior del golfo del Darién a la manera de un archipiélago.

La importancia que "A Large Draught" otorga a la desembocadura del río Chagres se complementa con lo mencionado por León Portocarrero, quien adiciona al valor estratégico de este río la ruta del camino de las Cruces. Potocarrero, también conocido como el judío/portugués, publicó en 1620 la *Descripción del Virreinato del Perú*, obra acusada por

la censura española de aquel tiempo como un documento de espionaje. Allí el autor destacó puntos estratégicos de la geografía del litoral pacífico suramericano, como el lugar de las Cruces a la orilla del río Chagres del cual anota:

> muchos almacenes donde se cogen las mercadurías que vienen de Portobello. Por el río de Chagre arriba estos barcos son muy grandes y salen de Portobello y van costeando el mar hasta llegar a la boca del río de Chagre, y luego suben navegando por el río hasta Legatún, questá en medio de los dos ríos Chagre y Pequeni, y por Chagre que es el río de mano derecha se va a Cruces. Cada uno destos barcos lleva por lo menos doce valientes negros que con palancas y a remo fazen subir los barcos, que lo menos que tardan en llegar a Cruces, son nueve días, porque el río tiene muchos raudales y por donde corre mucho, y muchas crecientes y algunos árboles que trae el río y están en las partes fondas y no se ven, así se pierden algunos barcos. (Portocarrero, 1620, p. 112)

Hemos señalado que en el seno de los diarios de navegación pervive un ejercicio de ordenación del conocimiento. Con relación a la práctica de la marinería subyacente a los diarios de navegación, ya con anterioridad en el *Atlas histórico marítimo de Colombia, Siglo XIX* destacamos algunos rasgos de los registros útiles a la navegación y su carácter geográfico (Roca et. al, 2015). Por ejemplo, insistíamos en el hecho de que resultan de gran utilidad los resultados de los registros que se hacen para la comprensión de la geomorfología costera, como es el caso de la batimetría y otras observaciones que garanticen el buen atracamiento de los barcos[41]. Usualmente, los diarios añaden notas con advertencias de peligro y sobre las condiciones de los lugares para realizar fondeos. La verificación de los datos por parte de los pilotos para las cartas

---

41. El *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'Scanlan define el término ATRACADA: "El acto de atracar el buque o una embarcación menor á cualquiera parte. Buena atracada: la que el patrón dirige con tal tino que la embarcación queda parada y situada convenientemente en el punto que debía atracar. Mala atracada; la que se hace sin dichas circunstancias". ATRACAR: "Arrimar un objeto a otro. En este sentido se usa también como recíproco. Apretar una cosa contra otra. Acercarse, pero sin llegar a tocarse los objetos, como se significa en la primera acepción, sino antes bien quedando distancia intermedia, que aún puede ser de bastante consideración, según los objetos de que se trate" (O'Scanlan, p. 65).

náuticas otorga veracidad al contenido de los diarios. De modo que la narrativa y la actividad práctica no son excluyentes, más bien, el conocimiento práctico se nutre de las experiencias de cabotaje y la recolección de datos, como se puede apreciar en el famoso Derrotero de la expedición por el Caribe neogranadino realizada por Francisco Fidalgo[42].

La evolución del pensamiento geográfico hispánico, en la que confluyen diversas representaciones espaciales, imaginarios, suposiciones, controversias y aun contradicciones, es un proceso que ofrece un tejido interesante para buscar el lugar de los diarios de cabotaje. En el entramado de los diarios no es extraño hallar frecuentes copias de datos, elementos o paisajes recreados que funcionan como *Revestimientos* en los discursos. Así ocurre también con la documentación que circulaba entre los extranjeros a España. Los relatos no ordenados o reconocidos por la Corona española son una fuente inagotable de recursos con los que se compone una especie de geografía europea de América que se nutre, y en algunos casos se comunica, con una geografía española de las tierras americanas. Un rápido ejemplo y a la vez contraejemplo de lo anterior es la idea general que se hicieron de América los ilustrados europeos con base en los abundantes textos sobre viajes; ellos describieron una tierra americana casi inexistente, esto es, en palabras de Girolamo Imbriglia, una historia contradictoria de América construida por "viajeros teóricos".

Un rasgo similar puede habitar en el trasfondo de relatos de marinos, como el compuesto por James Cook, en los que se combinan las memorias de la experiencia personal con los registros técnicos en una lógica de acumulación y evaluación de la información recabada[43]. Es de

---

42. El *Derrotero de las costas de la América Septentrional* de Joaquín Fidalgo explica las cartas esféricas de las costas de la Guajira y provincias del Río de la Hacha, Santa Marta, Cartagena de Indias, Darién del Norte y Portobelo. Ver, *Colección de documentos inéditos sobre la Geografía e Historia de Colombia recopilados por Antonio B. Cuervo durante su permanencia en España como Ministro de la República publicados por orden del gobierno nacional*, Sección 1, Geografía y viajes - tomo I, Costa Atlántica. Impresión dirigida y revisada por Vergara, Francisco Javier, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, 1891.

43. En el segundo de sus viajes globales en 1774 Cook registra en las costas australianas las islas de la Nueva Calidonia. Este nombre evocaba, como debió hacerlo para los expulsos colonos del Darién, las montañas de Escocia. Los diarios de a bordo de Cook han sido modelo de este género. En cuanto a la aparente marginalidad con que se aborda la herencia de James Cook en la

notar, de soslayo, los valores que se le han reconocido a las memorias de la circunnavegación de Cook y las influyentes particularidades de su narrativa, en la que se alternan asuntos científicos con datos tomados de la inspección ocular junto a consideraciones personales y la citación de datos de famosas navegaciones precedentes (Bitterli, 1981).

Elementos menos subjetivos que los imaginarios geográficos quedaron registrados en los diarios de navegación. Estos, por interés técnico naval, se asemejan a las cartas náuticas o bien llamadas en su momento cartas de marear. En cuanto a los derroteros, el *Diccionario marítimo español* de O'Scanlan les atribuye una función de soporte para la navegación aclarando que se trataba del: "Libro que contiene la situación geográfica de los puntos más notables de una costa o costas y mares adyacentes e intermedios con todas las noticias necesarias a facilitar y asegurar la navegación"[44] (O'Scanlan, 1831, p. 210). En el encabezado de dicho libro se establecen (como en el encabezado del *Diario del golfo del Darién*), los objetivos del recorrido de la embarcación. Del mismo modo, el *Diccionario* de O'Scanlan define la carta náutica o de marear destacando en la primera de las acepciones esta función esencial: "Carta hidrográfica, la que representa una extensión de mar y de costa más o menos grande, con indicación de bajos, sondas, etc. Entre ellas las hay planas, y esféricas o reducidas, que también se llaman de marear, de navegación, náuticas o marinas y antiguamente padrones de navegación y aun marcas" (O'Scanlan, 1831, p. 149). Quedan así reunidas las ocupaciones técnica y narrativa implicadas en el objeto de la geografía, esto es, la descripción de los accidentes morfológicos y, cuando es el caso, la descripción y/o relato para complementar aquello que no queda suficientemente explicado con los datos técnicos.

En el proceso de "perfeccionamiento" hacia la composición del texto del diario de navegación, el derrotero de un viaje tiene la función de indicar un orden o tabla de contenido de la navegación. De modo que en el texto final pueden ingresar reflexiones, análisis de diversos

---

historiografía de los viajes al Mar del Sur, consultar epílogo y capítulo final de Bradley (1992).

44. El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas CIOH, define una carta náutica como la representación gráfica de una porción de la superficie del mar y costa adyacente dibujada sobre un plano, a escala, de forma semejante, orientada y exacta para permitir una navegación marítima, fluvial y lacustre segura. Ver en: https://www.cioh.org.co/index.php/es/182-uncategorised/1609-listado-de-cartas-nauticas.html

fenómenos conexos con los acontecimientos, copias de correspondencia o rápidos ejercicios epistolares, con poca o mucha corrección, a modo de remisión de noticias a tierra firme. Incluso pueden aparecer fragmentos de leyes u órdenes que justifican las acciones militares en el caso de que la expedición sea de exclusivo carácter militar.

El *Diario de Operaciones* del Gobernador Juan Pimienta, por ejemplo, anota que en el día 29 de marzo de 1700 acontecieron algunos ataques para la expulsión del Darién del grupo de colonos escoceses. Aquí el texto incluye la carta que el capitán de la colonia envío a Pimienta en medio de las angustiosas horas de tregua previas a la expulsión:

> Varón Ilustrísimo; cuando respondimos a la carta que poco ha nos enviaste, dijimos que por falta de un docto intérprete no pudimos comprender perfectamente su sentido, mas después que le comprendimos, hallamos nos decías saliésemos de este paraje, y considerando nosotros los graves daños que pueden seguirse si la amistad que hay hoy entre el Rey de la Gran Bretaña y el Rey Católico, por nuestra causa se rompiese, tuvimos a bien enviarte estas nuestras letras, para que nos digas las condiciones que para ello nos ofreces; esperamos tu respuesta, y en tanto somos, Varón Ilustrísimo, muy afectos, Will Robin James Gibsone-Lindsay, marzo 28 de 1700 años.[45]

Estas angustiosas y enredadas notas ejemplifican el hábito de incluir en los diarios de navegación apartados epistolares y acotar algunas minucias relacionadas con las razones para tomar acciones militares. En el ejemplo del diario de Pimienta la correspondencia de Robin James añade argumentos para la expulsión de los escoceses en el marco de las tareas de la Corona de defender sus territorios de ultramar.

Es lícito preguntarnos de qué modo se ha subvalorado el diario de navegación en la construcción del discurso histórico del periodo colonial y por qué tampoco parecen haber llamado la atención sus operaciones discursivas, en mucho similares a las de la escritura de la historia. Con notable distancia de esta precaución extrema por parte de la historiografía —y mencionando solo a manera de contraste un terreno en

45. "Campaña de don Juan Pimienta, gobernador de Cartagena, contra los escoceses del Darién. Diario de operaciones. Año 1700", Edición facsimilar del Diario en: Otero D'Costa, Enrique, Boletín de historia y antigüedades, Bogotá, Vol. 19, no. 224-225, septiembre, octubre de 1932. p. 646-664

el que no entraremos en estas notas—, es de observar el modo en que la novela histórica ha sacado fruto y buen provecho de la herencia de los diarios de navegación como vía expedita para ilustrar las pulsiones y conflictos imperiales en suelo americano. Un ejemplo es la obra de Douglas Galbraith, *La expedición Caledonia: una colonia escocesa en Panamá (1698-1707)*. Destaquemos por ahora que, si por lo general quien escribe el diario de navegación oficial es un agente imperial, ello no significa que el autor no elabore una composición con sello individual, caso de la libertad con que el mencionado gobernador Pimienta añade verosimilitud y potencia al relato de sus acciones militares. Este será un rasgo general de los diarios de los ingenieros militares, quienes, sin proponérselo, se desplazaron hacia el género de la "correspondencia como construcción literaria de la subjetividad" (Rubio, 2020). Esto, sobre todo al informar con lujo de detalles las acciones realizadas en los territorios y pontificar acerca de lo que sería más adecuado adelantar en ellos.

Es decir, en estos relatos hay marcas personales y huellas confesionales aún bajo la presión bajo la cual fueron escritos. A estos rasgos de los diarios de operaciones y los de navegación que corresponden a la esfera burocrática se suma la oscilación entre el relato histórico y el impulso descriptivo, en ocasiones poético. De modo que las descripciones geográficas, como las relaciones de eventos en el campo marino costero, son susceptibles de ser: "expuestas a la consideración literaria con que puedan quedar fijadas en un documento donde el tiempo potencia la conversión de los individuos en personajes de un relato vivencial" (Rubio, 2020).

Vistos así, los diarios de navegación, como las crónicas, quedan inmersos en el denso campo retórico de la Modernidad temprana, rica en relatos sobre materias geográficas, más aún en un periodo durante el cual: "la frontera que separa lo histórico de lo ficcional era todo menos clara" y la idea de representación "es tierra de nadie, donde es más fácil pasar de un campo al otro" (Gaylord, 2016, p. 415).

Variados diarios de navegación detentan como rasgo común en su composición la diversidad de materias. Desde las advertencias de Carlos Robert Moraes este es el rasgo esencial de la ciencia geográfica ya madura para el siglo XIX, a saber, la multidisciplinariedad. Muestra de ello, con similar espíritu crítico de los ingleses hacia los españoles, el holandés Johannes de Laet publicó en 1640 su *Histoire du Nouveau Monde ou description des Indes Occidentales, contenant dix-huit livres, enrichi de nouvelles tables geographiqiues et figures des animaux, plantes et*

fruicts, título que devela la intención no sólo de compilar las descripciones del Nuevo Mundo y sus riquezas, sino el deseo de que estas pudieran ser disfrutadas por la Compañía de la Indias Occidentales (wic).

Luego de enumerar los puertos americanos con posibilidades comerciales para los holandeses, De Laet incluyó en su obra los testimonios de una larga lista de marinos europeos, incluidos los cronistas españoles. En el capítulo "De las ciudades que otrora existieron en la provincia de Darién y alrededores" escribió: "en la actualidad los españoles ya no le dedican atención y ya no se encuentran allí ciudades ni asentamientos de españoles" (De Laet, 1640, p. 77.) Tanto De Laet como otros autores no europeos registraron dicha ausencia estatal como una condición directamente proporcional a la presencia de comerciantes cosmopolitas en las costas españolas. Este cosmopolitismo se añade al de otros actores insospechados, practicantes de un contrabando trazado desde las posesiones españolas en América, abierto y sin licencias, ejercido también por los súbditos españoles que hicieron de Tierra Firme un eje hacia numerosos territorios y que comerciaron con "descaro y osadía increíbles" (Ramos, 1990)[46].

En De Laet encontramos un razonamiento de cuño renacentista, su polifacetismo: geógrafo, políglota, cartógrafo, lingüista y naturalista, evidencia la heterogeneidad connatural al pensamiento geográfico en desarrollo. Las esferas en que se mueve su discurso son aquellas que caracterizan al pensamiento geográfico en su oscilación entre el conocimiento erudito y la aplicación práctica (Laboulais, 2001). Por ejemplo, en *Histoire du Nouveau Monde*, alternando notas técnicas con acontecimientos históricos, De Laet hace un recuento del abandono paulatino en que los españoles fueron dejando las ciudades, en especial aquellas localizadas en la parte occidental del golfo de Urabá y la costa de Nombre de Dios:

Esta condición de abandono generalizado, según el autor, justificaba ampliamente las invasiones holandesas a los puertos americanos amparadas en las razones jurídicas de la tesis del *Mare Liberum* o derecho a la libre explotación de los mares[47]. Pues bien, el abandono de las costas

46. Ya desde las primeras décadas del Gobierno español en el istmo se habían presentado casos de miembros de las expediciones españolas comprometidos en actos al margen de la ley a la entrada del golfo del Darién, como nos muestra el pasaje que el historiador Antonio Matilla titula "Actos Piráticos de Don Martín Guzmán" (Matilla, p. 232).

47. Las ventajas por las cuales se consideró que Portobelo podía relevar a

es un mal menor que el holandés indilga a los españoles, a quienes juzga además por su codicia, pereza y avaricia. Así como en la documentación española desde el siglo XVI al XVIII aparecen las quejas y denuncias y aun las palabras insultantes contra los ingleses —palabras que hasta el fin del siglo XVIII los identifica como *enemigos*—, en las descripciones de los ingleses hallaremos expresiones peyorativas con respecto a los españoles[48].

Un movimiento paradojal se vislumbra aquí desde las fuentes primarias; por una parte, un abandono del Gobierno de las zonas estratégicas en los espacios marino costeros alejados de los grandes puertos oficiales; por otra, el aumento de una dinámica comunicación entre poblaciones nativas y extranjeras. En el caso del istmo, este alcance cosmopolita puede leerse desde las zonas conectadas con el Darién, como Guayaquil, el Callao y la ciudad de Lima. Ya el mencionado judío/portugués describía el territorio costero del Pacífico con énfasis en las fortificaciones tanto en las costas sureñas como de la regióbb vvv n del Darién, pues —como instruía— era una de las rutas en las que se transportaba más mercancías en Suramérica. El autor estaba claramente interesado en establecer una red entre Europa y las colonias al margen de la Corona española.

Como De Laet y Portocarrero, muchos holandeses, entre ellos judíos, fueron grandes o pequeños comerciantes de manufacturas en una abierta competencia mercantil (Carcelén, 2009). Para 1625 Holanda había iniciado la denominada guerra de corso contra España y Portugal, en parte secundada por Inglaterra, de ahí que el texto de la

---

Nombre de Dios fueron de orden geográfico y estratégico por su cercanía al río Chagres y por su ubicación, que le permitía servir en el paso de mercancías hacia Panamá. Estas ventajas son expuestas en el análisis sobre los pasos transístmicos de la región en sus posibilidades de comunicación con Cartagena, Guayaquil y Lima, pero también con Kingston y la Habana (Castillero, 2019).

48. Una discusión mayor es la del antihispanismo en los textos de los ingleses anclado en el origen de la denominada Leyenda Negra, especialmente la crítica a España por su propagación a ultranza del catolicismo. Los textos ingleses fueron implacables con los vicios con que calificaron a los españoles de pereza, intolerancia y superstición, y con el juicio a sus métodos violentos y degradantes de conquista. Ver Maltby, *La Leyenda Negra en Inglaterra. El desarrollo del sentimiento antihispánico, 1558-1660*. Título original: *The black legend in England. The development of anti-Spanish sentiment, 1558-1660* (1982).

Descripción del Virreinato del Perú se pueda conectar con los informes de los marinos holandeses que se propusieron descubrir nuevas rutas para llegar al estrecho de Magallanes y acceder a las costas peruanas. Dichos textos florecen en un periodo que corresponde a la llamada época dorada de asaltos holandeses a las costas pacíficas y que se extiende de 1600 a 1643[49]. El cosmopolitismo también es advertido por el judío/portugués, quien relata el modo en que en Lima y por todo el Perú se podían encontrar:

> gentes de todos los mejores lugares, ciudades y villas de España, y hay gentes de la nación portuguesa, hay gallegos, asturianos, vizcaínos, navarros, aragoneses, valencianos, de Murcia, franceses, italianos, alemanes y flamencos, griegos y raguceses, corsos, genoveses, mallorquines, canarios, ingleses, moriscos, gente de la India y de la China, y otras muchas mezclas y mixturas. Y como son diferentes en naciones lo son también en condición y voluntades. (Portocarrero,1620, p. 63)

El *revestimiento* retórico, la adaptación, citación y reiteración de temas de los hechos en los diarios fue muy frecuente. Así ocurre con uno de los eventos asociados a la crisis de gobernabilidad en la región, se trata del asalto inglés a Santa Cruz de Cana en 1712 en pleno corazón del Darién, citado con asombrosa frecuencia en los diarios de los ingenieros españoles del siglo XVIII como razón causal de dicha crisis. Un documento hallado en el archivo histórico de Gotebog es ejemplo de ello,se trata del "Manuscrito español anónimo de 1739 sobre la provincia de Darién", editado por Erland Nordenskióld en 1938 y publicado por Henry Wassen con fecha 13 de enero de 1739 bajo el nombre "Dictamen para el buen éxito que podría tener la pacificación

49. Deteniéndose en la estructura del documento de Portocarrero, Eduardo Huarag ha resaltado el uso de un esquema que parece común a la disciplina geográfica; primero, una descripción de lugares y su localización útil para los viajeros, y segundo, una descripción de la vida social y la organización administrativa. Adicionalmente, presenta una especie de inventario del estado de los puestos defensivos en Portobelo y los lugares intermedios entre Panamá y el Callao. Lo anterior enseña de qué modo conocer el estado de la seguridad del Darién y de todo el litoral era vital para los comerciantes del mundo y para los limeños en particular (Huarag, 2009).

o conquista de los indios cunacunas de la Provincia del Darién", que citaremos como el *Dictamen*[50].

El documento plantea que la inseguridad del Darién se causó a partir de la llegada de los escoceses, pero también por la amistad entre los indios y los piratas, quienes actuaban en conjunto contra las ciudades de Cartagena de Indias y Portobelo tanto por mar como por tierra. A pesar de la generalización cuestionada por la historiografía reciente de una amistad irrestricta entre ingleses e indios, parece que al menos para inicios del siglo XVIII tanto unos como otros resistían con febrilidad a la Corona española. Con base en la enumeración que presenta de los asaltos de los indios, como el de 1710 sobre los pueblos de Tarena y Cacarica, el *Dictamen* propone construir un nuevo fuerte en el Real de Santa María, ya que los indios habían destruido el anterior, y establecer un patrullaje al Norte y Sur del Darién. La patrulla, se anota en el texto, estaría integrada por blancos, negros mulatos, zambos e incluso presidiarios y baquianos, y esta tropa se debería dividir en dos cuerpos para que se dirigieran, uno hacia el río de Cañas y otro hacia la montaña.

En cuanto al contexto internacional en que surge el *Dictamen*, es preciso recordar el Tratado de Utrecht (1713-1715) como el hecho diplomático con el que se esperaba cumplir el propósito de poner fin a las confrontaciones internacionales y que obligaba a Gran Bretaña a perseguir y controlar la piratería a cambio de quedarse con el asiento de esclavos, beneficio este que permitía que las arcas inglesas se siguieran enriqueciendo. A instancias de este pacto, las intenciones de hacer asentamientos temporales por parte de los ingleses y el compromiso de estos segundos con los asaltos indígenas no disminuyeron. Entre tanto, el Darién se fortalecía como escenario de tensiones entre los grupos de negros, de extranjeros, de indígenas y de comunidades no darienitas.

50. Por asuntos relacionados con ausencia y falta de claridad en las firmas de este documento se editó como anónimo. Por este tiempo era gobernador de Panamá Dionisio Martínez de la Vega, quien detentó el cargo hasta 1741 y pudo ser el autor, pero también pudo haberlo sido Manuel de Alderete. Esta entretenida cuestión de la autoría es debatida en la edición de Wassen, y la suposición de que se trata de un oficial de apellido Andía no nos impide el uso del manuscrito tal como fue publicado en la edición facsimilar, esto es, como anónimo. El anonimato, además, puede ser útil para comprender que la narrativa que se estila acá no es individual sino propia de una corporación. Ver la edición facsimilar de Wassen, (1739).

Para la muestra un botón: entre 1757 y 1758 un nutrido grupo de franceses que se instaló en el golfo hizo amistad con los indios y se enfrentó luego a ellos; al final, los segundos expulsaron a los europeos, quienes para el momento ya eran consagrados agricultores. En ese mismo sentido, la diversidad poblacional de la zona fue seguramente la causa de que en documentos como el *Dictamen* se propusiera una especie de vigilancia, si se quiere multiétnica, para el control de las diversas rutas ribereñas del istmo. Aquel plan sugería que se integrara un grupo de policía guardacostas usando las ágiles embarcaciones que los indios ya no usaban "e incluso pagarles a ellos para hacer las expediciones contra los piratas" (Wassen, 1739, p. 93).

Otra de las propuestas del *Dictamen,* inquietante por demás, consistía en que, de ser posible, se enviara los indios rebeldes al Perú o a las islas de Cuba y Santo Domingo como mano de obra en las minas de cobre (Wassen, 1739, p. 93). Finalmente, los asaltos indígenas en 1731 al pueblo de Chapigana y en 1734 a Santa Cruz de Cana son razones que esgrime el *Dictamen* para reforzar la seguridad; este asunto se recalcará en los documentos de diversos gobernantes, como el presidente de la Audiencia de Panamá Dionisio Martínez de la Vega, quien encabezó un pacto de paz con los indios en 1737, con cuyos términos se garantizó la entrada de los sacerdotes jesuitas al Darién[51].

En "'Haven't We Come to Kill the Spaniards; the Tule Upheaval in Eastern Panamá, 1727-1728" se resaltan hechos importantes en la década en que se produce el *Dictamen,* tiempo durante el cual se recrudecieron los conflictos entre indios y españoles. Los líderes indígenas eran autónomos políticamente y, por tanto, los gobernantes usaron el recurso de la tribalización, estrategia que consistía en fortalecer los nexos con los líderes de los grupos indígenas integrándolos al Gobierno hispano. Un caso en particular de la ambivalencia de la lealtad de los indios a los españoles lo ejemplifica el ejercicio de tribalización practicado con el maestre de campo Julián Carrisoli, cuya familia emparentada con los indios recibió dicho título a partir de 1630. La familia heredó el encargo de manejar la defensa local y ganó la confianza tanto

51. Con la negociación del Gobierno español con el líder indígena Felipe Uriñaquichu en 1741 los indios darienitas o cunas de la zona del Norte del istmo lograron que se les permitiera moverse por las vertientes de los ríos de la costa oriental del golfo. Allí se diferenciaban claramente los indios del sur y los del norte del Darién, lo cual determinó las negociaciones futuras entre los cunas y los españoles. Ver: González Escobar, (2011).

del Gobierno como de los indios hasta bien entrado el siglo XVIII. Sin embargo, los Carrisoli fueron olvidando sus "responsabilidades" paulatinamente. Otro ejemplo de esta ambivalente lealtad a los españoles se advierte en las líneas escritas cincuenta años después por Lionel Wafer:

> To the North of the River Darien all that Tract of the Continent being Posses'd by the Indian Natives who nere were under no Subjection to the Spainiards, but some of them had some Comerse with the Spainiards and others of them was att Warr with them, Invitcing the Privaters to their Assistance against them. (Wafer, 1689, p. 145)[52]

El estado de cosas superaba la comprensión de los oficiales de la Corona, quienes no aceptaban que cuando los indios les apoyaban lo hacían de modo provisional y con tácitos y sutiles condicionamientos. Otro hecho que resalta el *Dictamen* es el ocurrido en 1727 cuando es asesinado Bernardo Carrisoli, coyuntura que estimuló la violencia local al dejar resquebrajadas las alianzas. Ello, sumado al hecho de que los pueblos indígenas estaban divididos, aumentó la inseguridad en la región (Gullup, 2001). De modo que la crisis de la tribalización, entre otras causas, explica que desde 1748 hasta 1751 se intensificara lo que se ha denominado una guerra de "guerrillas" (Langebaek, 2006).

De otra parte, se advierte cierta urgencia por las curiosidades etnográficas en los documentos oficiales, con particularidad en los escritos por clérigos y misioneros. De allí el valor de la famosa *Relación de la Provincia del Darién* escrita en el año de 1748 por el jesuita austríaco Jacobo Walburger, quien se adentra en las prácticas de los indios y su concepción particular de la vida y de la muerte en una prosa que impactó a los lectores de su tiempo y que fue citada con frecuencia en discursos subsecuentes. Un tema abordado en el documento es la sociabilidad política nativa representada en el rol de los Leres, líderes espirituales de las comunidades y, a su vez, sacerdotes y médicos que dificultarían la

52. Tomado de "Wafer's Secret Report", traducimos como "Al Norte del Río Darién todo aquel tramo del continente ha sido poseído por los indios nativos que nunca han estado bajo sujeción de los españoles, pero algunos de ellos han tenido algún comercio con los españoles y otros de ellos han estado en guerra, colaborando con los corsarios" (Waffer, 1689, p. 1).

actividad evangelizadora de los misioneros y quienes incidirían en las negociaciones y acuerdos entre los indios y el Gobierno[53].

Además de la enumeración de problemas propios de la misión evangelizadora y del frecuente tono de fracaso de la mayoría de los religiosos por el limitado logro en la enseñanza de los ritos y sacramentos a los pueblos nativos, es de apreciar en la *Relación* de Walburguer la minuciosidad descriptiva con que ofrece una delimitación geográfica de la provincia del Darién desde las costas hacia el río Sinú y, por la parte del Sur, desde el río Caimán hasta el Garachine. En dicho ejercicio califica como "frontera dilatada" la parte del sur hacia Popayán, Barbacoas y Antioquia (Walburguer, 1748, edición de 2006).

En Walburguer, una marcada preocupación por el asunto de la seguridad le motiva a rememorar *in extenso* los asaltos indígenas. Para proponer una solución, el autor ofrece una descripción de la bahía y de sus islas, desde las cuales se puede conectar una sierra con la costa. Con ello, propone al gobierno el trazo de una ruta estratégica para atrapar contrabandistas. A modo de paréntesis, sería interesante reflexionar acerca de la expresión *militarización de la ciencia*, que se ha usado comúnmente para referirse a la presencia de ingenieros o científicos en el contexto militar. Sería oportuno hallar una expresión similar para la presencia de los religiosos como asesores del Gobierno[54].

53. Para la interpretación de textos como el del Jesuita Walburguer conviene revisar los trabajos de Frank Lestringant sobre viajeros a América y la tierra Antártica. Estos diarios comprometen una lectura desde el saber cosmográfico. El asunto del encuentro entre los nativos y la mirada etnográfica del europeo cobra especial valor y da cuenta de la barbarie europea que se manifiesta en la violencia usada para desposeer a los colonizados tanto de sus territorios como de sus creencias. Esta dinámica que se rastrea en las crónicas y en los diarios de navegación no es exclusiva del siglo XVI y más bien se traslada al lenguaje con que los viajeros, religiosos y los filósofos del XVIII juzgaron las prácticas de los indios. Lestringant asegura que el juicio de España sobre los indios en su discurso colonial fue salvaje (Lestringant, 1997).

54. En esa esfera podemos insertar las composiciones geográficas de los jesuitas que trascendieron los terrenos de la religión. Casos ejemplares son *El Orinoco ilustrado,* de Josef Gumilla, y *La perla de América,* de Antonio Julián, aparentemente obras de historia natural, pero evidentes enlaces entre la esfera de la religión y el Estado en las labores de pacificación en las regiones fronterizas del Imperio. Se puede enlistar igualmente la obra de Felipe Gillig *Ensayo de historia americana: o sea historia natural, civil y sacra de los reinos, y de las provincias de Tierra Firme en la América Meridional.*

Se ha afirmado que el Estado invocó una doctrina oficial ético-política con la cual los grupos religiosos recibieron funciones similares a las político-administrativas, por lo que es importante reconocer en estos grupos el manejo de un discurso de poder. (Silva, 1984). En ese sentido, se debe pensar que la corporación religiosa funcionó como un ala política que actuó en un radio amplio en el asentamiento del orden (Mignolo, 2016).

Entre la variada documentación sobre el asunto del rol de los líderes religiosos indígenas es de destacar la "Compendiosa Relación de la Provincia del Darién", escrita en 1763 por Antonio de Arévalo, quien, a diferencia de sus contemporáneos, hace una detallada clasificación de los poderes de los caciques, capitanes, leres y cada una de sus prerrogativas. Clasifica, por ejemplo, a los caciques como las autoridades más importantes; anota el modo en que se eligen por línea sanguínea y cómo se solían presentar entre ellos casos de usurpación de las jurisdicciones; luego, describe el poder de los leres y, en tercer lugar, los líderes llamados comoturo. Arévalo considera a unos y a otros como "engañadores", al igual que los camorucos, que son los tocadores de flauta, igualmente considerados por los españoles como falaces consejeros y organizadores de rituales.

La alteridad, punto de vista obligado para estudiar los diarios y registros provenientes de los viajes, compromete criterios novedosos como la interculturalidad. Un diario del misionero franciscano portugués Antonio Vieira muestra que, por ejemplo, a la par de una misión evangelista se va tejiendo una retórica y un punto de vista sobre la situación de los pueblos. Si bien acerca del territorio americano el ejercicio de la descripción del "otro" se suele ilustrar con la obra de Fray Bartolomé de las Casas y su defensa de los nativos, en las memorias de Vieira hay un elemento que ilustra el modo en que los diarios de navegación se solapan con discursos y los sermones. Con gran detalle, el franciscano se ocupa de mostrar las relaciones entre diversos pueblos y tradiciones que le resultan curiosas y desafiantes para los fines de su campaña de evangelización; en ello se exhibe una mentalidad intercultural, esto es, cierta utopía según la cual podría existir una convivencia —más que una coexistencia—, entre grupos y personas de diferentes culturas basada en la interacción y reciprocidad.

El trabajo de María Cardoso (2001) sobre este delicado concepto propone como objeto de estudio las relaciones en las cuales priman las diferencias étnicas, religiosas y culturales en el marco, por ejemplo, de las migraciones; se ha propuesto que la interculturalidad —como

actitud detentada por los misioneros o viajeros- es un rasgo que se combina con la descripción y la valoración de creencias y saberes compartidos; y se ha llegado a suponer que quien describe los grupos detenta una comprensión del "otro". El caso positivo de De las Casas o de Vieira se puede extender al mencionado Walbuguer. Esto permite colegir que en las memorias de los viajes misioneros y en sus diarios —a pesar del natural etnocentrismo que sostiene sus plumas—, se registran experiencias de aproximación a la naturaleza en mundos habitados por sujetos de diversas procedencias. Por ello, cobra valor el aporte del concepto de *interculturalidad* en el sentido de que, durante el periodo colonial, los espacios como las costas estaban habitados por sociedades multiculturales: "na medida em que coexistiam e se relacionavam, bem ou mal, tres culturas com os respectivos grupos linguísticos, raciais, étnicos: a ameríndia (os *índios* indígenas), a negra (escravos africanos) e a branca (colonos e pessoal da função *pública* europeus)" (Cardoso, 2001, p. 31).

Razonamiento válido para el espacio cosmopolita en que se debate el Darién hacia el Caribe, las costas Centroamericanas y el litoral Pacífico. Particularmente, un documento como el *Diario del golfo del Darién* —como la mayoría de diarios mencionados acá— podría ser analizado desde este punto de vista, pues expone una geografía en la cual diversos sujetos extranjeros a España, españoles y colonos, comparten experiencias en la superación de las dificultades que la morfología del espacio marino costero ofrece para la navegación.

Sin embargo, es de reconocer que el que podemos llamar interés etnográfico tiene en los ingenieros como Arévalo un vivo deseo por obtener información estratégica. De ahí el *revestimiento* del relato en un tono jurídico que pueden llegar a revelarse en los diarios de cabotaje y que se expresa a modo de preguntas propias de un interrogatorio judicial que emanan de la voz del narrador. En el caso del *Diario del Darién* se verifica esta constante en el relato de los encuentros con los indios y en frecuentes expresiones como: "al indio se le preguntó"; "siendo otra vez interrogado"; "respondiendo el indio con recelo", etc. Todo ello parece reforzar la voluntad y el deseo no solo de hacer un inventario de novedades geográficas, sino de realizar un verdadero escrutinio de cada persona que sale al encuentro del expedicionario[55].

---

55. Acerca del tono jurídico y del valor geográfico que contienen los interrogatorios de causas criminales ocurridas entre las gobernaciones de Cartagena y el

Se suma a ello el argumento de que, para el tiempo en que entraron los jesuitas al Darién, aún persistían las quejas de los maltratos cometidos por los misioneros a los indios y los intereses personales de algunos misioneros, hacendados y mineros que los usaban como mano de obra (Vásquez, 2017).

Nociones territoriales. La Ilustración

Una etapa agitada en la política imperial hispánica se inició con la denominada guerra de Sucesión, que se extendió desde 1700 hasta 1713, año en que cesaron los encuentros militares entre el ejército franco-español y el inglés, y se firmó el Tratado de Utrecht. Aún hoy, la historiografía ahonda en el trasfondo del estado financiero de España para este periodo. Como plantea Allan Khuete, el siglo XVIII para la Corona española arrancó con las arcas vacías, un contrabando exacerbado en sus posesiones de ultramar y un incremento en los asaltos de extranjeros a las costas, como muestran las fuentes documentales; de modo que Felipe V, quien gobernó hasta 1746, se vio obligado a reformar las leyes para modernizar las finanzas del Estado y recuperar la economía (Kuethe y Kenneth, 2018).

En ese contexto se crea el Virreinato del Nuevo Reino de Granada y se empiezan a tomar medidas por parte del Ministerio de Marina e Indias desde España para establecer una armada sólida. A pesar del ejercicio diplomático constante, no habían cesado las tensiones entre España y Gran Bretaña, como lo demostró el incidente conocido como la Oreja de Jenkins, a raíz de la captura de los españoles en la Florida de un barco inglés al mando de Robert Jenkins en 1731; episodio que luego de un largo juicio tuvo como resultado la declaración inglesa de guerra a España en 1739[56].

Darién se puede ver el capítulo "Negociaciones y causas criminales: Declaración del Cacique de Murry de la Guachiruda", (Fuentes, 2013, pp. 138 a 142).

56. Dicha guerra se conoció como la Guerra del Asiento por la disputa para asegurar el comercio inglés de los esclavos para América, entre los más importantes temas. La confrontación se extendió de 1739 a 1748 y se concentró en el Caribe. Para autores como Feliciano Ramos, durante la Guerra de Asiento se incrementó el contrabando centralizado no solo en Jamaica sino localizado en las llamadas trece colonias de Norteamérica y hacia La Florida y Cuba. Para el autor, pese a la paz de 1748 entre España e Inglaterra, la dinámica comercial de ingleses, holandeses, franceses y daneses no fue interrumpida (Ramos, 1990 p. 149).

Como síntesis de las confrontaciones, y como gran tema de fondo en las rivalidades hispano-británicas, emerge el asunto de la libertad de comercio en las colonias españolas. Al final, los ingleses no solo se quedaron con el asiento de esclavos, sino que, al ejercerlo, transitaron sin restricción en el ancho espacio comprendido entre Veracruz y Portobelo y disfrutaron de las concesiones comerciales haciendo presencia en la feria de Portobelo con un navío denominado "de permiso", que les permitía vender esclavos y aprovechar las oportunidades de continuar sus vínculos y negocios con los habitantes en los diversos lugares en que se habían asentado durante el siglo precedente.

El reinado de Carlos III (1759-1788) retomará las ideas reformistas de su antecesor en un proceso que acertadamente se denominado "guerra y reforma". La alarmante toma de La Habana a manos inglesas en 1761 y su pérdida en 1762 motivaron con más veras un esfuerzo por una política de seguridad y de afianzamiento de las relaciones políticas, fiscales y económicas del sistema atlántico español; un denodado empeño por la mejora de las fortificaciones, de la flota y de la milicia en lugares estratégicos (Kuethe, 1993).

De los ataques de este periodo se destacan un primer asalto a Portobelo en 1739; un ataque a Cartagena de Indias en marzo de 1740 —año en que los ingleses destruyen la fortaleza de San Lorenzo de Chagres en la desembocadura del río del mismo nombre— y un tercero a Cartagena de Indias en 1740, previo al gran asalto de 1741 a manos del Almirante Vernon. El ataque de este último a Cartagena fue el hecho de mayor dimensión económica, política y naval de esta guerra, así como su entrada a Portobelo en donde destruyó las fortificaciones, obligando al Gobierno hispánico a consolidar un batallón fijo[57]. El emplazamiento estratégico de Portobelo puede verse, entre variadas piezas cartográficas, en una de autoría de Dionisio de Herrera titulada "Plano

57. La importancia de esta década para la historiografía inglesa es definitiva, pues los mercaderes ingleses, perseguidos por la Corona española, incrementaron la necesidad y expectativa de éxito de un ataque frontal a España a manos del almirante Vernon; esto hizo de la figura del militar la imagen de la propaganda política antihispánica. La toma de Portobelo en 1739 aumentó las expectativas de que, ocurriendo lo mismo en Cartagena, Inglaterra llegara a controlar un amplio radio en el territorio de la Nueva Granada desde Maracaibo hasta los bordes fronterizos hacia el río del Atrato (Mc. Farlane, 2005.) Para ver la importancia del radio territorial que implicaba para los ingleses la ciudad y provincia de Cartagena, ver (Grahan, 1999, p. 168).

Hidrográfico y geográfico del Reyno de Tierra Firme y sus Provincias de Veragua y Darién" y en otra de Juan López, titulado "Carta marítima del reyno de Tierra Firme o Castilla del Oro", la ciudad (ver mapas nueve y diez del cuadernillo).

Los diarios de navegación y la documentación asociada a las descripciones geográficas que se produjeron durante el final del siglo XVIII fueron reconocidas con el prestigio heredado del ejercicio compilatorio avalado por la Ilustración. Los efervescentes cambios políticos internacionales que caracterizaron este siglo brindan el contexto necesario para explicar el modo en que se pueden valorar dichos textos. Para inicios del siglo XVIII, la Corona española se había esforzado en enviar oficiales a quienes se les ordenó llenar los cargos virreinales y otros puestos administrativos; una de las tareas urgentes fue la defensa del Caribe. En 1718 se creó un cuerpo militar y, con la ordenanza de 1768, se instruyó sobre el modo en que matemáticos o ingenieros podían hacer fortificaciones y planes de seguridad.

Antonio de Arévalo y otros treinta y nueve ingenieros fueron destinados a Veracruz, Campeche, Nombre de Dios, Chagres, Portobelo, Panamá, La Habana, Santa Marta, Santo Domingo, Cartagena de Indias y San Juan de Puerto Rico (Kuethe, 1993)[58].

En estos tiempos de "guerra y reforma", el curioso diario de navegación de cabotaje de autoría de Javier de Vargas —que corresponde a una expedición costera entre los meses de enero y mayo de 1757 y cuyo objetivo fue reconocer la costa de la Mosquitia en Centroamérica— describe el estado de varios puertos y datos recopilados para estudiar la viabilidad de un tratado de paz. El texto nos permite deducir que el marino tenía un conocimiento previo a la realización de la comisión oficial, en especial cuando corrige los datos que tiene sobre la costa entre el cabo Gracias a Dios y Portobelo, Cartagena, Bocas del Toro y la isla Escudo de Veraguas, las islas, ríos y sus desembocaduras.

58. Las medidas para la modernización del Estado contemplaban la organización de cuerpos de pilotos y marinos y academias, con lo cual no solo se esperaba adelantar la profesionalización de la marinería sino constituir una estructura corporativa destinada al diseño y la edilicia. Estas academias iniciaron en Barcelona, Oran y Ceuta con un pensum que integraba las matemáticas, el dibujo, la cartografía y la arquitectura. Allí, los ingenieros militares eran entrenados para el ejercicio de funciones diversas, una de ellas, la transmisión eficaz de la información geográfica (Capel, 2017).

Los lugares registrados y visitados por De Vargas muestran la presencia de diversos grupos poblacionales. En Tipwppi, a 22 leguas del cabo Gracias a Dios, el marino anota que los indios sostenían un intenso comercio con los ingleses, especialmente cambiando armas por conchas marinas. Así mismo, halla en la isla de Mangle una población nativa que le parece poco inclinada a los pactos con el Gobierno español, puesto que —asegura De Vargas—, ellos dicen:

> “que el Rey Británico los había conquistado y que eran sus vasallos y que así no se había de prohibir a las embarcaciones inglesas viniesen a cualquiera parte de sus costas con los efectos que gustasen ni menos a las familias de aquella nación establecerse en cualquiera territorio de sus dominios y sin que pueda ejecutarlo español alguno, conviniendo únicamente en la mutua franquicia de la pesca de carey, buena acogida y trato”. (De Vargas, 1757, fol. 3)

El diario de De Vargas registra una toponimia, entre inglesa y nativa, que denota una ambigua territorialidad, así, demarca las riberas de Black Rever, en las que dominaban los ingleses, quienes —según el diario— reportaban sus operaciones al gobernador de Jamaica; o Sandybag o el río Bafpavisa, en cuyas riberas tenían sus casas los extranjeros.

Con frecuencia, los diarios de navegación aportan datos sobre las construcciones navales y astilleros; en este caso se registran los hallazgos de algunas goletas dispersas y cuatro carpinteros españoles esclavos. Otros detalles curiosos son las embarcaciones que salen de Bluefields y, en la Laguna de Perlas, la persecución que hizo la tripulación a una balandra en la que hallaron unas cartas cerradas, un pasaporte sellado en Kingston y un diario viejo, con notas sobre la carga de unos supuestos viajes entre Jamaica y la Laguna de Bluefields (De Vargas, 1757).

En la Laguna de Perlas el autor deja anotado que halló los asentamientos de los ingleses Yaoitz, Ravin, Pach, Patazin, Niquiaut y Brat; y más adelante, una población de ingleses y esclavos africanos con quienes los ingleses explotaban la naturaleza. Así lo asegura De Vargas antes de registrar el inicio del retorno hacia el río Chagres y describir el lago de Nicaragua y la desembocadura del río del mismo nombre, también habitada por algunos ingleses. En la laguna de Chiriquí, a instancias del Darién, anota, existía una entrada por las Bocas del Toro en donde hallaron pobladores ingleses que enviaban maderas a Jamaica. Para la década siguiente a la expedición de De Vargas, y como muestra

su diario, las relaciones sociales y la naturaleza mixta de las poblaciones del Caribe se habían vuelto aún más complejas y más intrincadas en el desarrollo de los acontecimientos internacionales[59].

La situación descrita en el documento motiva a la revisión de algunas nociones útiles para el estudio de la complejidad territorial. La primera, es la noción de "disputas", referida al periodo comprendido por las décadas de 1760 a 1790, durante las cuales el Gobierno español intentó expulsar algunos grupos de extranjeros y que fue una etapa de "disputas entre España e Inglaterra por la región costera"; estas anteceden a la mencionada toma inglesa de La Habana en 1761 y el ataque en 1762 de los zambos de la Mosquitia a varios fuertes españoles en Nicaragua (Sandner, 2003).

El periodo es caracterizado por la dificultad de poner orden en las costas en las cuales diversos grupos de colonos se habían instalado en lugares como el río Chagres y otras vías alternas transístmicas terrestres como las de Chiapas hacia Veracruz y el tramo Granada/río San Juan en Nicaragua; incluso, desde mediados del siglo XVII, señala Gerard Sandner, la expansión inglesa estuvo activa en el cabo Gracias a Dios y el golfo de Honduras. En paralelo, ocurrieron las acciones de los indios contra establecimientos españoles como el asalto a San Pedro Sula en 1704.

Esta noción de Sandner se ilustra en la evidente proliferación de mapas ingleses sobre el Caribe y el Darién en este periodo. De la gran diversidad de piezas cartográficas que mostraron las ventajas que Jamaica ofrecía a las incursiones inglesas, hemos seleccionado acá el mapa "A Draft of the Golden & Adjacent Islands, with part of ye Isthmus of Darien as it was taken by Capt. Ieneser where the Scott West-India Company were Setteled […] a New Map of ye Isthmus of Darien in America, The Bay of Panama" (Ver el mapa seis del cuadernillo).

Dos aspectos saltan a la vista: primero, que puede tratarse de una ampliación de la pieza cartográfica del mismo nombre que los cartógrafos William Hacke y Rt. Morden grabaron para su *A Collection*

59. El Acuerdo de Paz de París fue beneficioso a Gran Bretaña y perjudicial para Francia, que perdió la mayor parte de sus territorios en Canadá y las islas caribeñas de Dominica, Granada, San Vicente y Tobago. Gran Bretaña se quedó con La Florida y el Sureste de la región del Misisipi y España se quedó con Luisiana. Gran Bretaña devolvió a España la ciudad de La Habana. Entre tanto, se había aumentado el contrabando, dado que los ingleses habían adelantado alianzas comerciales en puntos dispersos y más bien apartados de los centros administrativos en los litorales de las posesiones españolas.

of Original Voyages, Voyage Round the Globe, publicada en Londres en 1699, que también está dividida en dos partes, de las cuales la superior describe la costa de Panamá sobre el mar Caribe y se enfoca en la bahía donde se pensaba se perpetuaría la Nueva Edimburgo. Es de suponer que el título del mapa con el nombre de "golfo de San Miguel en el Océano Pacífico", sugiere la adelantada exploración en que se hallaban los caminos y rutas transístmicas.

Segundo, la centralidad que el mapa otorga a la bahía de la Calidonia muestra cierta unidad espacial, en la cual las costas de Darién hacen parte de la unidad litoral que se extiende a las costas centroamericanas. También es de notar la presencia del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina cercano a la costa de Honduras, islas en las cuales ya habían acaecido al menos dos expulsiones de ingleses organizadas desde Cartagena de Indias. Desde allí, otro español, el capitán Francisco Díaz Pimienta, habría liderado en 1641 la expulsión de los colonos ingleses que se habían instalado en 1630 en la isla de Providencia.

A pesar de la expulsión y de las operaciones de un gobierno español instalado en las islas desde 1641 hasta 1663, nuevamente al mando del pirata Eduardo Mansfield, aquel año la isla fue tomada por los ingleses y, desde allí, en 1670, Henry Morgan emprendió el ataque y saqueo a Panamá (Segovia, 2019). Así que las incursiones de piratas y corsarios que posteriormente arriban al istmo contaban con la información de exitosas experiencias precedentes. También colegimos que ni para el Parlamento inglés ni para los accionistas en Londres ni para los aventureros que con o sin anuencia de sus Coronas buscaron llegar al istmo, pasó desapercibida la debilidad de las autoridades españolas.

Otra noción se refiere a la movilidad de los indios, su habilidad tecnológica y multilingüística y su autonomía. La obra *An Aqueous Territory* sostiene que esas cualidades son promovidas por las condiciones del mar Caribe, un espacio transimperial y transnacional apto para una amplia diversidad de sujetos y transacciones. El concepto "indios marítimos o cosmopolitas" se refiere a la proclividad de interacciones de los grupos nativos con los europeos, como el caso tanto de los indios darienitas como de los grupos Wayuu, habitantes nómadas de la provincia neogranadina de Santa Marta, posteriormente segregada de esta bajo el nombre de Provincia de la Guajira—. Es la calidad de navegantes, que comprende desde aventureros, comerciantes especialmente británicos, militares, oficiales de la Corona e indios, la que garantiza superar fronteras políticas. La "transimperialidad" ofrece una nueva explicación

al fenómeno del contrabando al ampliar la mirada sobre las conexiones entre el Darién y Centroamérica, y entre Centroamérica y Jamaica (Bassi, 2016).

Así mismo, variadas fuentes arrojan detalles sobre una actividad constante en la navegación nativa, que pervivió desde los tiempos prehispánicos hasta el siglo XIX. En este sentido, es de añadir la necesidad de ahondar en la investigación arqueológica sobre la continuidad durante el periodo colonial de una profusa navegación prehispánica de los pueblos de los litorales del Pacífico suramericano[60].

Complementa la lógica de cosmopolitismo y transimperialidad la costumbre de los ingleses de enviar comisiones a visitar a los indios, como la enviada al llamado al "Rey de los indios Mosquitos" (Ramos, 1990, p. 149). Estas visitas y esta política eran posibles por los establecimientos ingleses en la costa centroamericana, desde los cuales se trabaron lazos de comercio y amistad. Viceversa, se desplazaron misiones indígenas no solo a Jamaica sino a Londres y se hicieron nombramientos de cargos por parte de los ingleses a los indios. Esta suerte de diplomacia anglo-indígena no solo se desplegaba con fines comerciales, sino que culminaba en importantes acuerdos. Adicionalmente, los viajes de los indios a Jamaica para intercambiar armas por productos como el carey denotan autonomía en sus relaciones con los extranjeros (Langeabaek, 1991).

Estas actividades se suman a la capacidad indígena para enfrentar los efectos de la colonización europea y adquirir bienes y conocimientos del exterior, movilidad que complicaba el control de las autoridades sobre los habitantes de la provincia del Darién. Los indígenas eran amos y señores de sus transacciones comerciales y también de sus respuestas a las políticas del Gobierno virreinal[61].

---

60. El autor ha encontrado diversas formas de navegar en una tradición compleja de los pobladores locales del Pacífico del norte de Suramérica que permite deducir que las rutas comunicaron las costas de Centro y Suramérica (Jaramillo, 2022). Por tanto, urge la inclusión de piezas como el *Diario del golfo del Darién* y numerosos diarios de cabotaje de naturaleza similar en los trabajos de arqueología naval de los pueblos del Darién y del Pacífico norte colombo panameño. Una novedad es el trabajo de Antonio Jaramillo *Dueños del agua, balsas y balseros del Pacífico suramericano*, que, con base en fuentes prehispánicas, coloniales y del siglo XIX, estudia la tecnología náutica del norte suramericano.

61. Un argumento de la debilidad del Gobierno español ante ese radio de acción está dado por el hecho de que la gobernación de Panamá era responsable de

Buscando corregir el punto de vista nacionalista con que se suele abordar la historia colonial, Philip Baylin propuso resaltar el carácter multiétnico y multirracial de las sociedades americanas haciendo un acercamiento epistémico a la diversidad poblacional integrada por indígenas, esclavos y blancos; de allí su noción de "experiencia americana", con la cual deseaba superar las limitaciones de la historia imperial que durante mucho tiempo ignoró asuntos como los contactos irregulares y espontáneos entre los ingleses con diversos pueblos. En este sentido, podemos asegurar sin timidez que la historiografía hispanoamericana de corte nacionalista ha estimado en poco el fenómeno de dispersión con que los ingleses poblaron temporalmente las costas continentales de los países suramericanos en lugares aislados en los que no se conformaron formalmente colonias o factorías. En ese sentido es de mencionar positivamente la citación que se hace en los últimos años de la obra de Karen Kupperman[62]. En conjunto, estas nociones hablan de una renovación hacia la comprensión de la composición de sociedades complejas (Bailyn, 1991).

Para James Parsons, por su parte, hubo un efecto en la política colonial de carácter "restringido" esto es, concentrada en Cartagena de Indias como puerto oficial y más importante de toda la costa. Esta concentración, seguramente, generó el aumento del contrabando por la vía de Urabá y su río Atrato con sus abundantes tributarios. Se había intentado cerrar el tránsito por dicho río en 1698 (entre otras razones podemos recordar la expulsión de los escoceses del Darién ese mismo año), pero aquel camino fluvial fue un dolor de cabeza para el Estado hasta fines del periodo colonial. Los fracasados intentos de "cerrar" el río, y las limitaciones para fortificar sus desembocaduras y las entradas al golfo del Darién, donde desemboca el Atrato, se sumaron, para

la protección del Darién y Veraguas y que las dos provincias representaron gastos que esta dependencia no conseguía asumir: los indígenas autónomos, tanto los que asediaban las inmediaciones de Veraguas por el norte de la gobernación como los del sur en la región ístmica, impedían la expansión productiva. Así, se consolidaba un circuito económico afuera del orden virreinal, por un lado, de contrabandistas locales, ingleses de Jamaica y holandeses de Curazao; por otro, de indígenas autónomos que intercambiaban sus productos por armas, ropas y utensilios provenientes de las islas (Rodríguez, Nelson, 2016).

62. De Karen Ordahl Kupperman son referencia obligada *Indians and English: Facing Off in Early América* (2000) *y Settling with the Indians: The meeting of English and Indian cultures in America* (1980).

Parsons, a otros asuntos de carácter psicosocial como el hecho de que los indios cunas inspiraban a los españoles tanto miedo como los ingleses y los holandeses: "hubo tal vez unas 3.000 familias dispersas por la costa del Darién a norte del Atrato y al mando de ellas una media docena de caciques; la mayoría entre ellos eran enemigos implacables de los españoles". Y, continua, "los indios atacaban con armas inglesas en pequeños grupos que se deslizaban en piraguas veloces y sus estragos se hacían sentir por toda la región del Atrato y a veces hasta el Sinú; los destartalados fuertes (vigías) en el Atrato bajo eran impotentes ante los ataques sorpresivos de los invasores" (Parsons, 1996, p. 37).

La idea de un espacio en permanente construcción sería otra noción adecuada para la movilidad poblacional de la que toman nota directa o indirectamente los diarios de navegación y los informes oficiales y descripciones en las que aparecen las huellas de variados actores en una especie de Caribe transnacional. Markus Rediker y Peter Libenaugh han argumentado que existe una superposición de espacios territoriales que perviven en un sentido contrario al del espacio "ideal" de un Caribe controlado (Rediker y Linebaugh, 2005).

Esta visión potencia el análisis de los tránsitos de los indios y extranjeros en documentos como el *Diario del golfo del Darién*, de Antonio de Arévalo, o el titulado "Descripción Comercio de Centroamérica", escrito por Dionisio Alcedo y Herrera (1761), quien también se propuso localizar las rutas de los ingleses y estudiar su contacto con los indios Mosquitos. Alcedo y Herrera hizo énfasis en la existencia de una población mixta anglo-indígena que habitaba en algunos lugares entre la Laguna de Nicaragua o cerca de las ensenadas, la isla de Naranjos y los puertos de Naos y de San Buenaventura.

Con un esquema de diario de navegación, el documento de Alcedo y Herrera aporta detalles técnicos sobre las islas de San Blas y las montañas de Chepo que conducen por tierra a Panamá y detalles de los puertos Leones, Nombre de Dios y Nuevo Bastimento, en donde, indica: "nunca faltan flotillas enteras de los tratantes de todas las naciones, sino cuando tienen aviso de las salidas, designios y derrotas de los guardacostas, que les comunican con prontitud los mismos introductores, y desamparan aquellos parajes pasándose a otros, donde encuentran la seguridad, burlando la diligencia de los que los buscan" (Alcedo y Herrera, fol. 2). Al final del documento, Herrera describe el golfo del Darién y su conexión con las islas Fuerte y San Bernardo y la desembocadura del río Sinú, lo cual le resultó de gran utilidad para la

composición de una propuesta de ruta costera oficial entre Cartagena y Santa Marta que llegara a la desembocadura del río Magdalena.

Tomando como eje el *Diario del golfo del Darién* se pueden proponer al menos dos etapas en la narrativa referida al territorio darienita. En la primera, que hemos visto durante los siglos XVI y XVII, surgen relatos de periplos, en su mayoría, escritos por ingleses —preferentemente, pero también de otros extranjeros a España— que tienen como talante y característica natural el rasgo de la aventura, esto es, haber sido producidos en un vibrante contexto de clandestinidad y de aventura financiera como finalidad última del relato —finalidad persuasiva de cara a la consecución de proyectos y recursos—, que se mezcla con una herencia del Renacimiento, a saber, la búsqueda de una comprensión del mundo global. Este rasgo no excluye el uso manifiesto de la información geográfica disponible, aún sea proveniente de burdas o sutiles actividades de espionaje de la supuestamente controlada información que España acumulara acerca de sus colonias desde la primera década del siglo XVI, especialmente centrada en la actividad de la Casa de Contratación de Sevilla, la cual operó como centro informático, puede decirse, hegemónico, del pensamiento geográfico con que Occidente reconocía los territorios americanos.

En una segunda etapa podemos discernir la tensión dada por el binomio "guerra y reforma", a saber, la corriente ilustrada que dedicó numerosas páginas al Darién y de la cual también beben los textos como el *Diario* de Arévalo. Los rasgos generales y los modelos más elevados de esta vertiente se hallan en obras capitales del pensamiento geográfico ilustrado, como las emanadas de grandes viajes como la Expedición Geodésica, cuyas memorias se insertaron en la obra *Noticias Secretas de América*. Una característica común es el lenguaje enriquecido con recursos como las metáforas, así mismo, la erudición y un recurso a la visita *in situ* de los territorios como garante de la veracidad científica para comprobar los procesos descritos. A ello se suman las huellas que quedan en los textos del ejercicio de control por parte del Estado en la escritura, rasgo que cabe dentro de lo que se puede llamar lenguaje corporativo. Este último, de cuño claramente militar, inscribe la composición de los diarios de navegación dentro del circuito de prácticas que encierran documentos como los escritos, por ejemplo, por Javier De Vargas y otros surgidos de las academias de marinos, que evidencian la polifuncionalidad de la formación de los hombres de mar.

Es inevitable estimar el vínculo entre el impulso reformista y el desarrollo del pensamiento ilustrado que otorgó un status considerable a

la geografía oficial en, al menos, dos direcciones: una, el florecimiento de una prosa ilustrada de cuño casi literario por parte de los viajeros; segunda, el estímulo en la producción cartográfica. Los diarios de navegación se destacan en este panorama y sus expresiones literarias emergen a pesar del peso de la oficialidad sobre las memorias oficiales y las obras enciclopédicas. Interesa revisar aquí las memorias de la Misión Geodésica al Ecuador, de 1735, las cuales fueron registradas por Jorge Juan Santacilia y Antonio de Ulloa y publicadas como *Noticias secretas de América sobre el estado naval, militar, y político de los reinos del Perú y Provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile.* En la obra se alternan descripciones geomorfológicas, relaciones de batallas, hechos históricos y también opiniones personales.

En las *Noticias Secretas* los datos se organizan alrededor de una idea central en una estructura propia de la literatura científica; en este caso la idea central es la determinación de la forma de la Tierra. La obra también aporta datos sobre el estado de los puertos y plazas americanos por donde pasó la expedición, como Cartagena de Indias y Portobelo[63]. También se insertan ideas o propuestas de solución para los problemas de seguridad territorial; este rasgo será desarrollado a plenitud en los denominados planes de defensa, los cuales funcionaban como documentos formales que se les solicitaba a los ingenieros militares para asesorar al Gobierno en la toma de decisiones. Dichos planes, típicos del siglo XVIII hispanoamericano, incluían recomendaciones para solucionar las debilidades de la Corona es sus posesiones. Los argumentos de dichos textos giraban en torno a las fallas en la vigilancia de los puertos y, en general, la ausencia del Estado a la manera que se anunciaba en los textos del siglo XVII.

A la sombra de las grandes obras y de la grandilocuencia de los planes de defensa y, por qué no de cierto tono mesiánico, iban quedando no solo los registros de los diarios sino los diccionarios y manuales; así, menos citado que las *Noticias Secretas* de Santacilia y Ulloa, vio la luz en 1757 el *Compendio de navegación para el uso de los caballeros*

---

63. En las *Noticias Secretas de América* interesan las notas sobre el istmo y sobre la ciudad de Portobelo con las características técnicas de su puerto y la digresión sobre el lamentable estado de sus fortalezas como consecuencia del ataque de Vernon a dicha ciudad en 1740. También, el circuito del Mar del Sur con los estudios de los puertos del Callao, Perico en Panamá, el puerto de Guayaquil con su astillero, la isla de Puna y las recomendaciones para navegar de puerto en puerto (Santacilia y De Ulloa, 1826).

guardias-marinas, en donde el mismo Jorge Juan y Santacilia agrupa las más importantes recomendaciones para el ejercicio de la navegación. Oscilando entre la teoría y la práctica, este compendio ofrece definiciones y ejemplos prácticos sobre las funciones del piloto y el modo en que este se apoya en la aritmética, la geometría la trigonometría y la cosmografía; el funcionamiento de la aguja de marear y del instrumento llamado corredera; los métodos de las derrotas; las correcciones que se hacen en plena navegación y el modo de calcular la longitud y la declinación de los astros.

De nuestro vivo interés es el apartado: "modo de llevar el Diario de Navegación". En él, entendemos los elementos que integran el diario, a saber, las mediciones de los días o jornadas, la elaboración de los cuadros con las mediciones, el orden de los trabajos que se deben hacer día a día y las tablas de navegación con los cálculos de las distancias. Por las fisuras de la información técnica parece colarse la libertad del oficio narrativo en esta definición del diario de navegación:

> es el cuaderno o libro, en que se lleva la cuenta y razón, del camino que hace la Nave; esto es, empezando desde su salida del puerto; u desde que se quieren empezar a levar las Anclas, se apunta diariamente por donde ha caminado; donde se halla a una hora dada, próximo a que parajes se pasa, y muchas veces el camino que falta hacer para ir a un punto dado; a que muchos añaden las particularidades que suelen suceder de encuentros de navíos, las velas con que se ha navegado; y en fin todo aquello que les parece útil y curioso, o conducente a la idea con que se hace el viaje. También suele apuntarse el viento que ha corrido, y las tempestades acaecidas, y esto con no poco fruto; pues como en muchas partes del Mundo suelen reinar siempre unos propios vientos y tempestades, a lo menos en ciertos Tiempos del año, pueden servir estos apuntes para que tomen sus medidas los que después hubieren de navegar en los mismos Mares. (Santacilia, 1757, pp. 175 y 176)

Divorciándose de un tono instructivo llano, propio de las definiciones de diccionario, de modo particular, los textos de Santacilia, Ulloa y Charles La Condamine, director de la Misión Geodésica al Ecuador, impulsaron una especie de sofisticación en la narrativa de los viajes por territorios americanos, tangencialmente influidos por los textos circulantes en su momento sobre fortificaciones, hidrografía, astronomía,

matemáticas, política y, muy seguramente, obras de historia general[64]. Gracias a la labor científica de Ulloa y de su exploración entre 1789 y 1790 desde el Callao y Guayaquil, con estación por espacio de un mes en Panamá en las corbetas Descubierta y Atrevida, contamos con el mapa "Nueva y correcta carta del mar Pacífico o del Sur", que muestra generosamente la posición estratégica del Darién con relación al litoral pacífico del continente suramericano (ver mapa siete en el cuadernillo). Una visión horizontal sugestiva y comprensiva del continente que solo puede compararse a otras raras piezas de cartografía holandesa, como aquella sobre el Darién y Centroamérica contenida en la obra de Hendrick Donker *The Sea-atlas or The Watter-world*, de 1660, mapa de William Witt (ver mapa ocho en el cuadernillo).

Otros ejemplos similares a las *Noticias Secretas de América* son las memorias de los viajes de La Condamine por el Amazonas, publicadas en 1745, y las memorias de Pierre Bouguer sobre la mencionada Misión Geodésica[65]. Se trata de diarios modernos que hicieron uso de las bitácoras y registros de los diarios de navegación. La *Relación Abreviada del Viaje al Perú,* de 1749, de Bouguer, miembro ilustre de aquella expedición, está revestida de un tono científico por el hecho de incluir la citación de asuntos competentes al desarrollo de diversas teorías científicas[66]. Por momentos, la prosa de Bouguer es la de un naturalista dedicado a la descripción de la fauna y la flora en un tono poético que es casi como un sello personal de su escritura.

64. No en vano la Academia de Marina, cuya actividad inicia en 1754, ordenaría a los oficiales que debían recoger todas las observaciones sobre las condiciones geográficas, las instrucciones náuticas y los diarios de navegación para uso de los gobernantes. En el ensayo "Dos figuras de la Ilustración: Jorge Juan y Antonio de Ulloa" se amplía la razón por la cual una sola campaña hizo que, por fortuna, se generaran memorias y diarios diversos de la famosa expedición. Leonard Irving narra en detalle los encuentros y desencuentros entre Ulloa y Jorge Juan y, en especial, las que se dieron entre Louis Godin, jefe temporal de la operación científica, Borguer y de La Condamine. Ver, Irving (1990).
65. La obra fue publicada originalmente como: *Relation abrégé d'un voyage fait dans l'intérieur de l'Amérique méridionale depuis la côte de la mer du Sud jusqu'aux côtes du Brésil et de la Guyane, en descendant la rivière des Amazones* por la Academia Real de Ciencias de París en 1745.
66. Bouguer había ganado tres premios de la Academia Real de Ciencias de París por su conocimiento de los fenómenos naturales y geológicos. Ese saber fue usado por el científico para las notas de su viaje en torno al asunto de la figura de la Tierra. Ver Bonnichon (1992).

Bouguer añadió datos y descripciones de fenómenos novedosos para los franceses, pues, como bien señaló, la América española había estado cerrada a observadores extranjeros, por lo cual, decía, ellos se habían tenido que conformar por mucho tiempo con informes ajenos e incultos (Bonnichon, 1992). En consecuencia, según afirmó, para dar a conocer la geografía de las tierras americanas había que irse por la vía narrativa y usar recursos literarios e ideas provenientes de diversas disciplinas que permitieran llevar estos conocimientos a un público amplio. Para su propósito, compone en su obra varios ejercicios corográficos, uno de ellos sobre las cordilleras neogranadinas estudiadas como fuentes auríferas en el territorio de la provincia del Chocó, junto a un proyecto de apertura de caminos y algunas descripciones botánicas con las cuales sustentó sus recomendaciones para la mejora de la agricultura y la minería. En la *Relación* hallamos diversidad de asuntos teórico-prácticos, delicadas digresiones teóricas y detalles de los experimentos realizados durante su viaje.

Como señala Ana Soler: "el pensamiento científico renacentista será capaz de definir paulatinamente sus márgenes y separar la filosofía y la teología de la matemática, la medicina o la geografía" (Soler, 2003, p. 93). En ese amplio tránsito, la suma de discursos que buscan la inteligibilidad del espacio conforma el objeto último de la geografía, disciplina en la que confluyen múltiples fenómenos en un sentido de síntesis de elementos de diversas ciencias que desembocan en una vertiente descriptiva (Moraes, 2006.) Más adelante, el pensamiento geográfico ilustrado moderno del siglo XIX se revestirá con el uso de un concierto de fórmulas y modos de composición (Moraes, 2002).

Aún dentro de esa transición, muchas obras y documentos producidos durante el final del siglo XVIII muestran avances hacia la definición de unidades temáticas a partir de las notas sobre los lugares y el ordenamiento de los conocimientos existentes respecto de los fenómenos naturales. Así se experimentaba un cambio paulatino hacia un periodo de modernidad geográfica que hallará en los fundamentos de la morfología y la estética en la obra *Cosmos,* de Alejandro Von Humboldt, un modelo de observación y sistematización de la naturaleza.

Como se sabe, la ciencia geográfica debe en su origen a la perspectiva corográfica, la cual se gestó gracias a los intereses manifiestos en los informes económicos y políticos de los agentes imperiales[67]. Es preciso

---

67. Existe cierto modelo *corológico* propuesto por Emmanuel Kant, pero el *corográfico* interesa más a los modos de escritura que queremos resaltar como

remover la sombra que la geografía ilustrada ha puesto sobre los diarios de navegación y, aún más sobre las bitácoras y borradores. Quitar ese *revestimiento* es un modo de proceder para que el investigador actual encuentre el valor de la estructura preliminar a la mencionada transición. Por esa vía, por ejemplo, queda al descubierto que en el *Diario del golfo del Darién* de Arévalo emergen líneas que parecen obedecer a un impulso corográfico y a una riqueza temática que lo distancia en mucho de una mera cronología. Así, los diarios de navegación de cabotaje hacen parte de la búsqueda de la inteligibilidad. La labor posterior a que son sometidos, esto es, el trabajo "de gabinete" es el momento en que se enriquecen los datos que, con suerte, harán parte de los inventarios y discursos geográficos en sí.

Durante todo el periodo colonial hispanoamericano los ejercicios descriptivos debieron mucho al esquema de las relaciones geográficas solicitadas desde la Corona a partir del siglo XVI, las cuales nacieron como un proyecto científico que funcionaba a través de la distribución a los oficiales de la Corona locales de cuestionarios sobre temas geográficos, cartográficos, históricos y sociales. Puede deducirse que, más allá de unas simples respuestas, en aquellos ejercicios hubo un impulso geográfico que fue creando cierta composición del paisaje americano. En los cuestionarios el tema náutico fue particularmente importante, pues las respuestas aportaban información sobre los puertos y desembarcaderos, incluso dibujos o planos (Delgado, 2010). Isabelle Laboulais (2001) identifica como un progreso del pensamiento geográfico durante el siglo XVIII la inserción de las instrucciones que se daban para la realización de los viajes y las prácticas que esto requería; a ello atribuye el valor de "curiosidad enciclopédica". Junto con la historia natural, la evolución del clima y las costumbres de los pueblos, las obras de este periodo empezaron a condensar al menos tres procesos propios de la disciplina geográfica de hoy: la recolección de datos, la descripción y la narrativa. El geógrafo y los ingenieros navales no se contentaban con enumerar datos, sino que se esforzaron por hacerlos inteligibles, construyendo una "visión razonada del mundo"[68].

expresiones del pensamiento geográfico del siglo XVIII. Ver Santis (1981 y 2002).

68. Será hasta el siglo XIX que la ciencia geográfica tenga como objetivo dar cuenta de la ubicación de los pueblos y sus características regionales o nacionales. Sin embargo, desde el siglo XVIII se iba apreciando que la identidad del geógrafo estaría también dada por su capacidad de describir recorridos

Cartografías del Darién

Para el tiempo en que Arévalo escribe el *Diario del golfo del Darién* ya circulaban las publicaciones de los llamados geógrafos ilustrados. Uno de ellos, allegado a la Expedición Geodésica, es Dionisio de Alcedo y Herrera, presidente del Audiencia de Panamá (1743), quien compuso la *Descripción geográfica de la Real Audiencia de Quito* y la obra *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII,* usada ampliamente por la historiografía hispanoamericana como fuente primaria[69]. El hijo de Dionisio de Alcedo, Antonio Alcedo y Bejarano, escribió el *Diccionario geográfico-histórico de las Indias occidentales o América con la descripción de sus provincias, naciones y noticia de los sucesos más notables de varios lugares,* allí encontramos esta definición de Darién, la cual nos acerca a la comprensión de la intención que encierra la corografía (Keeding, 2005).

> Darién: Fue esta Provincia la primera de Tierra-Firme en que se establecieron los españoles, conquistándola el Adelantado Vasco Núñez de Balboa, en que trabajó con indecible valor el célebre Francisco Pizarro, Conquistador después del Perú: el clima es muy húmedo y enfermizo, por cuya razón se abandonaron las Poblaciones que había, quedando solo un Pueblo corto de españoles con un pequeño Fuerte (…) Sus naturales (…) son valerosos y atrevidos, pero crueles, estúpidos y de mala fe, incapaces de reducirse a la religión ni a vida civil, aunque en la apariencia lo han estado varias veces, pero vuelven luego a su idolatría retirándose a los montes: viven de la pesca y de la caza en que son diestrísimos (…) los sacerdotes, que llaman Leres, y a quienes tienen singular veneración, se pintan la cara de varios colores, haciendo incisiones para introducir el betún que usan, y nunca se quita con que quedan horribles y disformes; dicen que estos hablan con el demonio,

---

en el entendido de que la suma de miles de recorridos ayudaría a completar una descripción del mundo, ello de acuerdo con el ideal compilatorio proveniente de la Ilustración y aún del Renacimiento. Ver Laboulais (2001).

69. En 1728 Dionisio de Alcedo había sido nombrado presidente de la Real Audiencia de Quito; fue muy cercano a la expedición de Charles La Condamine. Entre 1743 y 1749 fue gobernador de Panamá. Interesa aquí su aporte al desarrollo de las descripciones geográficas. Una de ellas, el "Compendio histórico de la provincia, partidos, ciudades, astilleros, ríos, y puerto de Guayaquil en las costas de la Mar del Sur", de 1741.

y están por ellos arraigados en sus errores y costumbres bestiales: las cualidades de la situación de esta Provincia, que se comunica con los dos Mares, su fertilidad si se cultivara, y su riqueza, han excitado el deseo de establecerse en ella los Ingleses y Franceses.[70] Aquellos lo ejecutaron el año de 1699 en el puerto de la Calidonia, de donde fueron echados por los Españoles; y los otros empezaron a establecerse el de 1740, dando principio a las plantaciones de tabaco; pero el de 1754 fueron pasados a cuchillo por los indios sugeridos de los Ingleses, que les habían dado armas, y enseñado el uso del fusil con tanta destreza como la flecha". (De Alcedo, 1787)

El valor enciclopédico de las definiciones del *Diccionario de América* de Alcedo —algunas de ellas verdaderas piezas corográficas— estriba en su compilación de descripciones geográficas y en una lista de informaciones, económicas, históricas, físicas o políticas tomadas de trabajos previos (Labolais-Lesage, 2001). Efectivamente, a la par de los atlas y de las enciclopedias, los diccionarios dieron un gran paso hacia el conocimiento global de las diversas geografías del mundo. La recolección de los datos que implicaban las obras suponía una labor apoyada a veces por agentes religiosos u otros informadores, quienes iban compilando la información y otorgándole una cierta sistematización. En este caso, el *Diccionario geográfico-histórico de las Indias occidentales,* de Antonio Alcedo y Herrera, fue fundamental para dar a conocer en Europa la geografía, costumbres, productos económicos y rutas de navegación americanas[71].

Las grandes obras geo-históricas y diccionarios no escaparon de las bibliotecas de los ingenieros y más bien harían parte de sus *pensum* de estudio, por lo cual es frecuente hallar en los diarios de navegación

---

70. Con referencia a los franceses que Arévalo menciona, Ménanteau expone un mapa de inicios de 1700 elaborado por uno de los emigrantes franceses llegados al Darién y aporta datos curiosos como los apellidos, la localización del grupo en la orilla oriental del golfo del Darién, cerca de las desembocaduras de los ríos Caimán y de los ríos Turbo, Tigre y Tarena y en el noreste del golfo cerca de la bahía de Caledonia; así mismo, describe las tareas agrícolas y las prácticas religiosas de aquellos franceses. Ver Ménanteau (2007).

71. Horacio Capel analiza el mencionado *Diccionario de América*, el cual fue publicado en 5 volúmenes entre 1786 y 1789, y que tuvo una rápida traducción al inglés. Para la obra –ilustra Capel–, el autor insertó las noticias de las zonas recorridas por él mismo, pero también las referidas por su padre, Dionisio de Alcedo (Capel, 1981).

algunas de estas obras citadas. Es el caso del pasaje del *Diario del golfo del Darién* de Arévalo, en la que él se precia de conocer la *Historia General de la América,* de Antonio de Herrera (Arévalo, *Diario del golfo del Darién*, 1761, jornada 9 de febrero)[72].

El "Plano Hidrográfico y geográfico del Reyno de Tierra Firme y sus Provincias de Veragua y Darién", de Dionisio Alcedo y Herrera, presidente, gobernador de las Provincias, de 1744, está vinculado a su cargo como gobernador de Panamá y centra el interés en la capital, Panamá (ver mapa nueve en el cuadernillo). El mapa muestra a la izquierda una cartela que amplía la boca del río Chagres en el estado de destrozo en que se encontraban las baterías. En la cartela de la izquierda superior los recuadros recuerdan la importancia de la boca del río Chagres y el sentido práctico con que fue estudiada en los planes de seguridad que se escribieron durante la década de 1740, a que hace referencia el mapa. La primera cartela contiene un estudio batimétrico del acceso a la boca del río Chagres y, en seguida, un recuadro o portulano de la bahía de San Felipe de Portobelo con la ciudad, la batimetría y, al frente, las dos islas. Las cartelas contienen las convenciones castillo de San Lorenzo demolido, pueblo de Chagre incendiado, aduana demolida, ciudad de San Felipe de Portobelo con el castillo de Santiago demolido, etc.

En un proceso que se ha denominado "Triunfo y fracaso de Edward Vernon en Panamá: 1739-1742" se ilustra lo anunciado en las cartelas de este mapa, que bien puede situarse en el intento por defender la provincia del Darién del ataque británico como efecto de la mencionada Oreja de Jenkins, que se tradujo en los ataques al istmo del Darién. Lo ocurrido en noviembre de 1739, cuando Edward Vernon atacó Portobelo, fue el comienzo de la guerra que duraría una década y que implicaría un nuevo ataque en el año 1742 (Castillero, 2019, p. 808). En la primera de estas acciones Vernon bombardeó el fuerte de San Lorenzo

72. Aclaramos aquí que el uso que hacemos de la expresión *jornada* tiene que ver con el tiempo que se mide en los diarios de navegación. Según el *Compendio de Navegación,* un día o jornada en el mar se mide así: "Los Marineros suelen contar los días desde las doce de aquel que se quiere contar, hasta las doce del otro siguiente; esto es, atrasan su cuenta doce horas de la ordinaria o civil que también empieza a las doce de la noche. Este método se lleva a fin de concluir el día o el trabajo, que en él se hubiere hecho, a la hora que el Sol llega al Meridiano y poder, observando por él la latitud, corregir el punto, si se encontrare no convenir con la observación. Su cuenta empieza pues a las doce del día y para llevarla con orden, tienen una pizarra dividida en columnas" (Santacilia, 1757, pp. 175 y 176).

y demás instalaciones antes de dirigirse a Cartagena en 1741. A pesar de que el mapa hace un acercamiento a Portobelo, la importancia que al parecer le diera el presidente de la Audiencia de Panamá a dicha ciudad no fue consecuente con las amenazas que constantemente se cernían contra ella. El "Plano Hidrográfico y Geográfico del Reyno de Tierra Firme", de Herrera, muestra también las confluencias entre las provincias de Santiago y Veraguas en toda la extensión al Este de la provincia del Darién en el río Chagres. Más que cualquier otro mapa de este periodo, el plano se concentra en Panamá y el modo en que ella domina los circuitos hacia el Mar Pacífico o del Sur, desde donde se parece controlar los tránsitos partiendo de las islas de Taboga, del Rey, el archipiélago de la Boquilla, las islas de las Perlas y numerosas islitas e islotes que descienden hasta la punta de Garachine y desembocaduras de numerosos ríos, entre ellos el Bayano, Chepillo y Lagartos.

Es de notar que las ambiciones gráficas del recuadro correspondiente a Cartagena de Indias en este plano de Herrera contrastan con la poca información acerca del golfo del Darién. Vacío que superará con creces el mapa resultado de la expedición del *Diario del golfo del Darién* de Antonio de Arévalo, "Mapa General del golfo del Darién o de Urabá", de 1761, y que tímidamente empieza a delinearse en un mapa del famoso cartógrafo español Juan López, titulado "Mapa Geográfico del Reyno de Tierra Firme y sus Provincias de Veragua y Darién"[73] (ver mapa diez en el cuadernillo).

Ya se ha advertido que en un mapa de Juan López de 1785 se hacía evidente el interés por el camino del Chagres, frecuente ruta de comerciantes tanto legales como piratas; en él se pueden dibujar las llamadas "rutas camineras, la de Panamá a Pacora y Chepo, entre otras para atravesar el istmo del Mar Caribe al Pacífico" (Castillero, 2019, p. 631). La

73. Como muestran diversos mapas del siglo XVII y como se aprecia en el mapa de Dionisio Herrera, por más de un siglo la información se había concentrado gráficamente en el Este de la provincia del Darién, esto es, en los límites con la provincia centroamericana de Veraguas. Se advierte el sentido en que se usaba la denominada ruta mulera Panamá-Portobelo, que consistía en un camino de dieciocho leguas entre montañas y ríos. El tránsito comprendía la navegación del río Chagres a contracorriente con el dificultoso paso de las embarcaciones artesanales y por tramos a lomo de mula hasta Panamá. Se destaca en los mapas que develan esta ruta el pueblo de Chagre en la boca del río, el pueblo de Pequení, luego del pueblo de Chagre, el río San Juan, desde donde tenía que atravesarse el río Boquerón, el paso por las cercanías de un poblado llamado El Bujío y en línea paralela al río Cascajal.

"Carta marítima del reyno de Tierra Firme o Castilla del Oro", como se denomina, conserva el formato que muestra la división de las provincias a la manera del mapa de Herrera. Juan López lo firmó, como todos sus mapas, con el título de su cargo como pensionista del rey, y publicó sus primeros mapas con su padre Tomás López en 1780, junto a quien editó *Mapas de América* en 1791 y *Atlas Geográfico de España* en 1804. Se trataba de un autor de cartas náuticas, por lo cual, en su "Carta marítima del Reyno de Tierra Firme o Castilla del Oro" enfoca a Panamá en la colindancia con la provincia de Veraguas, pero también detalla los accidentes geomorfológicos tanto de las islas como de las costas, con insistencia en las cartelas que describen el río Chagres, la ciudad de Portobelo y la ciudad de Panamá.

Si bien con el de López empieza a aparecer en los mapas sobre la región un interés en la parte central y oriental de la provincia del Darién, podemos decir que los mapas de 1761 de Arévalo aportan un enfoque nuevo y detallado de la conexión geográfica entre las provincias del Darién, Panamá, Chocó y la de Cartagena. El interés por cartografiar el golfo del Darién se traduce en el hecho de que variados mapas que circularon durante la misma década presentaron ajustes y precisiones en la toponimia, especialmente en la representación de la desembocadura del río Atrato. Para la muestra, el mapa que diseñó el francés Nicolás Bellín "Portulano de Portobelo, Panamá y el Darién", que se halla en las páginas de su *Petit atlas maritime recueil de cartes et plans des quatre du monde,* publicado en 1764, el cual, claramente, no es resultado de un reconocimiento en campo, sino que parece provenir de informaciones de segunda mano. En esta pieza se destaca particularmente una toponimia especulativa y un interés más focalizado en el estado de las defensas que en la naturaleza de las costas.

Como ese, variados mapas en que aparece el golfo del Darién (como se puede apreciar en los holandeses e ingleses) combinan aleatoriamente una toponimia castellana con otras en latín, francés o inglés, etc. En esa aleación, para el caso del portulano de Bellín como ejemplo, los nombres de lugares indican la condición de las infraestructuras o ciudades y puertos. De izquierda a derecha encontramos expresiones como estas: la ciudad de "Nombre de Dios abandonné"; "Pointe de los Boquerones oi des grands trous", "Acla etablisement aandonné" (ver mapa trece en el cuadernillo).

También se puede apreciar esta suerte de toponimia en la reconocida pieza cartográfica que Thomas Jefferys y Hacke y Morden publicaron

en 1699, titulada "A New Map of ye Isthmus of Darien in America, the Bay of Panamá". Igualmente, en uno de los mapas más comprensivos del continente americano, en donde se destaca como eje el istmo del Darién, que fue remitido al rey de Inglaterra en 1699 e incluido en *A Collection of Original Voyages; Voyage Round the Globe.* Sabemos que el *Diario del golfo del Darién* menciona literalmente aquel: "libro inglés de mapas y descripciones de costas", que Arévalo llama "El Piloto inglés".

La expedición al golfo del Darién de 1761 y su correspondiente diario de navegación son los garantes de la información del "Mapa general del golfo del Darién o de Urabá"[74]. Por una parte, le permite al investigador ver la localización del fuerte de Yaviza, que proponía Arévalo y cuyo emplazamiento fue destruido a finales de la década de 1780. Al sur de este lugar, las fuentes indican la resistencia de los indios, especialmente en Chucunaque y el alto Bayano. El mapa también permite localizar el lugar en que se pensaban realizar las obras correspondientes a los planos adjuntos al *Diario del golfo del Darién,* así como los lugares a fortificar o reparar, como Caimán y algunos fuertes pequeños dentro del golfo, como Chapigana, Cana y el Real de Santa María.

La construcción del fuerte en el río Caimán y posteriormente en la loma de las Pulgas eran iniciativas que Arévalo proponía para controlar el río Atrato. La idea de levantar fortificaciones en la región del Darién y la de adelantar, a la par, un plan de poblamiento de las inmediaciones de su golfo con nuevos vecinos fueron recurrentes en Arévalo y en los ingenieros Andrés Ariza y Antonio de la Torre y Miranda. Los tres

---

74. Aunque no lo publicaremos en la presente edición, es de recomendar que se aprecie el "Mapa particular del golfo e Istmo del Darién, para la inteligencia de las nuevas fundaciones hechas en la Costa de la Mar de Norte, y por la parte de la Mar del Sur para la contención de los indios", de 1788, de autoría de Arévalo, el cual permite ver la ampliación de los rasgos de la desembocadura del Atrato. Este mapa de 1788 deja ver los cambios en el ancho de los brazos del Atrato. Arévalo y luego Fidalgo añadieron comentarios sobre las cocas del río de Atrato, relacionadas con los terrenos anegadizos y tierras inundadas; la localización de las ocho en las que se podía navegar en pequeños botes; y la bahía de la Candelaria. En el *Diario del golfo del Darién* se puede apreciar la importancia dada a la bahía de la Candelaria. Ver el mapa en Ménanteau (2007, p. 56). Los datos del mapa de Arévalo son Archivo General de Indias, Sevilla. MP-Panamá, 218\1. Y del mapa de Fidalgo: "Plano de las bocas del Atrato", Archivo del Museo Naval, Madrid, ms.105 4°. Verlo en: Ménanteau (2007, p. 58).

debatieron en su momento añadir a estas medidas el incremento de la vigilancia del tránsito por los ríos, como se ve en los detalles de sus mapas del Darién (ver mapas diecisiete y diecinueve en el cuadernillo).

La actividad cartográfica de Antonio de Arévalo marca casi de lleno su biografía. No solo se trata del cartógrafo más prolífico del territorio del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, sino que sus piezas evidencian los desafíos de una actividad corporativa y muestran en el quehacer de los ingenieros un importante sentido proyectual, esto es, la destinación de los trabajos hacia el estudio del entorno para emprender la adecuación de un lugar.

El rasgo proyectual de los trabajos de los ingenieros impacta la naturaleza de los diarios de navegación de cabotaje que se hacían para evaluar los terrenos y compromete a sus autores en un ejercicio intelectual de diseño urbano/arquitectónico. Por tanto, la "proyectación" sería un valor que sumar a aquellos del discurso de los ingenieros del siglo XVIII, quienes en su momento cumplían labores de urbanistas. Estos discursos suelen apuntar a la realización de proyectos y citan las normas usadas para las obras arquitectónicas que se proponen ejecutar, derivadas algunas del horizonte modernizador de las reformas borbónicas[75].

En ese sentido ideológico, apaciguar a los indios y levantar fortificaciones eran actividades que hacían parte de la denodada tarea asignada a los oficiales de la Corona, que debían acatar con el propósito de recuperar la soberanía de la Corona española concentrando la autoridad. Podemos aseverar que, metafórica y proyectualmente, los fuertes en las zonas más apartadas manifestaban un modo de controlar los territorios a la distancia y que esta inspiración provino de una creciente conciencia por parte de los oficiales de lo que se puede denominar una "sobre extensión imperial", imposible de controlar aún con miles de tropas y fortificaciones y aún si para ello se hubiera dispuesto de toda la riqueza de Europa (Paquette, 2014).

Dentro de las funciones prácticas de los ingenieros en América se cuenta la proyección de fortalezas como una de las experticias más necesarias. Una huella de esta actividad corporativa en los diarios de navegación es la enumeración de los presupuestos para la construcción de obras arquitectónicas elementales o complejas. En los recorridos se hacen, además, listas de materiales para la construcción que puedan proveer la naturaleza. Un ejemplo será la evaluación de materiales que hace Arévalo para la construcción de su proyectado Fuerte del Caimán,

75. Cfr. Samona (1971). También, De Lizaur y De Utrilla (2017).

entre otros estimados en su *Diario del golfo del Darién*. Apreciemos, en este caso, que uno de los planos arquitectónicos contenidos en el *Diario* es el "Plano del Fuerte de San Carlos que se propone construir en un costado del Río Caimán" (ver mapa quince en el cuadernillo).

Dado que Arévalo sostenía que se debían intervenir los variados caminos que conectaban al golfo darienita con las sabanas del Sinú, que eran bien conocidos por los indios, consideraba que la fortificación del Caimán podría marcar un circuito de fuertes de la zona hacia los ríos Bayano y Turbo. Aquella insistencia en la construcción del Fuerte Caimán se inserta en el propósito general no solo del *Diario del golfo del Darién* sino de la política borbónica aplicada a recuperar cada rincón del Imperio en un programa que bien puede asimilarse a una gigantesca incursión en tierras indias, asentamientos dispersos en periferias rurales que comprendían desde la Patagonia hasta la moderna Columbia Británica (Paquette, 2014).

A propósito de la abundancia de ríos en la región del Darién, variados mapas intentaron mostrar las numerosas extensiones ribereñas de la región litoral del Norte del Darién, que va desde la ciudad de Portobelo hasta la entrada del golfo, en los que se muestran numerosas desembocaduras. Esa abundancia de vías de acceso y salida naturales es adecuada para comprender las oportunidades de comercio ilegal en un litoral regado por al menos cincuenta ríos que vierten su caudal en el mar Caribe. Es también oportuno notar las numerosas desembocaduras al interior del golfo contenidas en el mapa del *Diario del golfo del Darién* en el detalle del "Mapa sobre las poblaciones fundadas en las provincias de Antioquia y del Darién", de Antonio de la Torre y Miranda (ver mapa diecisiete en el cuadernillo).

El cartógrafo Joaquín Francisco Fidalgo, casi treinta años después de la expedición de Arévalo, diseñó un enorme plano del golfo del Darién al que caracterizó de modo tan acertado que los elementos que destacó son aquellos que estudia la geomorfología actual: primero, la vegetación de manglares; segundo, la naturaleza de las ciénagas y de la culata del golfo; tercero, entre otros detalles, la presencia de hierbas anegadizas[76].

Para Fidalgo, la boca del golfo del Darién, comprendida entre la punta de Caribana al oriente y el cabo Tiburón al occidente, tenía una costa en la que destacaban cerros poco altos próximos a la punta de

---

76. El mapa de Fidalgo, que no publicamos acá, se puede encontrar en el *Atlas histórico marítimo de Colombia, siglos XVI a XVIII* (Fuentes, 2014).

Turbo. El marino anotó que la boca principal del río del Darién era muy baja sin cerro alguno e inundada y que, cerca de dicha boca —entre el río Tarena hasta el cabo de Tiburón— se presentaban cerros respaldados por una cordillera de montañas que corresponden a un ramo de los Andes del istmo de Panamá (Fidalgo, 1805, pp. 185 y 186).

Este mapa y las notas de Fidalgo, tanto como el "Mapa General del golfo del Darién" de Arévalo, cobran valor especial al permitir identificar las características geográficas que perviven allí. En esa dirección, un atlas contemporáneo indica la pervivencia de rasgos como las profundidades y extensiones del río Atrato en una región que denomina el Chocó Biogeográfico o Ecorregión Chocó-Darién: "Una de las zonas más biodiversas del mundo, con complejas historias climática, geológica y biológica. Las selvas pluviales de la porción terrestre son extraordinariamente diversas en especies de flora y fauna, y una cuota significativa de estas corresponde a elementos endémicos de dicha unidad biogeográfica" (Velandia, 2016, p. 71).

Como demuestra Loic Menanteau, los mapas de Arévalo, resultado de sus verificaciones en campo, ayudan a la recomposición de la historia de la zona costera. Un ejemplo notable es la desembocadura del río Atrato en el golfo de Urabá, afluente que, como se aprecia en las evidencias cartográficas, antes desembocaba por una sola boca grande, pero luego de varias luchas naturales contra los sedimentos terminó por desembocar en tres brazos hacia el noreste a la altura de dos islas, Chucuna y Barbacoas (Ménanteau, 2007, p. 58).

Entre las notas sobre el golfo del Darién Joaquín Fidalgo apuntó que el río Atrato nace cerca del pueblo de Chocó y desemboca en el mar del golfo del Darién. Estos datos los tomó del reconocimiento que hizo en 1780 el ingeniero Juan Jiménez Donoso, quien aseguró haber hecho una verificación *in situ* de los datos de los ríos que desaguan en el golfo. Advirtió que el río llamado del Darién se dividía en dos brazos que, al norte de la boca de un caño, volvían a unirse formando una isla como de siete leguas de extensión (Fidalgo, 1805). Así mismo, Fidalgo dedicó una extensa página al asunto de la unión de los brazos del río, en sus palabras, "de madre común", hasta las bocas por donde el río Darién desagua en el golfo. Estos datos y los de Arévalo permiten comprender los cambios físicos en el golfo[77].

77. Se puede echar un vistazo a la pervivencia actual de estos aspectos en el actual

Diario y descripción del golfo del Darién por Antonio de Arévalo

Comparar relatos de viajes escritos en voz omnisciente con diarios de cabotaje escritos en primera persona es una puerta de entrada interesante a los repliegues del *Diario del golfo del Darién*. Para ello, tomemos el relato *Los viajes de Julián Gutiérrez al golfo de Urabá,* en donde se da cuenta de los recorridos hechos en el año 1532 cuando Gutiérrez, vecino, de Acla y contemporáneo de Pedrarias Dávila, concibió un proyecto de pacificación. La obra comprende siete partes: en la primera, se refiere a una incursión de Gutiérrez a Nombre de Dios; en la segunda, relata su viaje al golfo del Darién; en la tercera, hace un análisis del asunto limítrofe de la Provincia; en la cuarta, aborda el viaje de Gutiérrez a Panamá y la ciudad de Acla; las siguientes partes son los viajes cortos y descripciones de conflictos entre los pobladores y entre los españoles entre sí. Se trata de una de las campañas más antiguas por el Darién, sin embargo, propio de un historicismo positivista, esta obra, compuesta por el historiador Antonio Matilla, recurre a una voz omnisciente que se impone a la de los sujetos que aparecen en los numerosos documentos de archivo. Incluso, la voz del propio Gutiérrez, protagonista de los viajes, queda oculta por la omnisciencia, recurso que, como se sabe, permite al narrador seleccionar los elementos que considera esenciales y hacer gala de detalles que solo hubieran podido conocer quienes viajaron.

Tampoco permite que sea Gutiérrez quien cuente de viva voz, por ejemplo, los pormenores de sus acendrados conflictos con el gobernador de Cartagena, o sus aventuras para comprar un navío y un barco para los viajes, o las enredadas negociaciones territoriales y jurisdiccionales propias de aquellas décadas. Al contrario, Matilla sintetiza en sus "siete partes" un relato de corte nacionalista con el interés, en sus palabras, de: "sacar a luz unas cuantas noticias que ponen de manifiesto

---

Derrotero de las costas y áreas insulares del Caribe colombiano, de la Dirección Marítima (DIMAR), en el cual se vierten todos los conocimientos acumulados sobre las costas colombianas. Al revisar los tomos y la página web de la DIMAR vemos que, a la manera del *Diario del Golfo del Darién* de Arévalo, se describen los puntos de la navegación de cabotaje con los cuales se puede reconstruir una ruta costera. También se recomienda ver la carta náutica actual del Golfo del Darién realizada por dicha institución en: http://tienda.dimar.mil.co/store/es/catalog/product/Carta-412-Golfo-de-Uraba

que la pacificación de los indios por métodos amistosos no era una completa utopía" (Matilla, 1945 p. 15).

Al resguardo de este punto de vista, el lector se queda con poco o nada en la mano acerca de la geografía o de las apreciaciones etnográficas de Gutiérrez sobre los nativos. En cambio, puede acceder a la reconstrucción que hace el historiador de lo que pudieron haber sido las primeras fiestas de toros, mercados, bailes y juegos populares de los españoles celebrados en Tierra Firme, particularmente, en la ciudad de Acla. De un modo más austero y en tono institucional, Arévalo recordará en su diario que en la tierra firme que quedaba en frente del río Navagandí: "estuvo la antigua ciudad de Acla, fundada por Vasco Núñez de Balboa y los primeros pobladores de este istmo" (Arévalo, 1761, jornada del 19 de enero).

Al final, *Los viajes de Julián Gutiérrez al golfo de Urabá* es un texto que se enfoca en la reconstrucción de los hechos militares y administrativos desde la perspectiva hispánica, opacando la experiencia personal y las voces de los expedicionarios. Lo que nos atañe de este asunto es que la intención poco inocente de Matilla oculta la riqueza que podrían ofrecer los diarios o las notas escritas por Gutiérrez o cualquiera de sus tripulantes. El asunto nos pone de regreso a lo advertido líneas arriba, de modo que se puede detectar una usurpación de la voz de los sujetos en los textos coloniales (Pastor, 1992).

En una vía contraria, operan los diarios de navegación de cabotaje. El entramado del *Diario del golfo del Darién* se compone alrededor de un relato en primera persona, bien sea en su uso singular o en un plural referido a la tripulación, que dirige con expresiones como "abordamos", "negociamos", "levantamos el plano", etc. Este rasgo opera como una marca testimonial que bien podría denotar un sentido de heroísmo.

Dicha perspectiva posibilita desentrañar una experiencia directa con la naturaleza. En ese sentido podemos decir que la composición historiográfica en la cual se subordina una fuente documental escrita en primera persona corre el riesgo de desvirtuar la riqueza testimonial de los diarios. Por ello, sería deseable que estos se leyeran e interpretaran en el contexto de la experiencia humana en el espacio marítimo y costero y no exclusivamente desde el punto de vista institucional[78]. Ahora

78. Al respecto hemos insistido en la introducción a la publicación del ICANH *El Sujeto en la Historia Marítima* (Fuentes, 2022), titulada "El lugar del sujeto en la historia marítima del Caribe colonial", acerca de la importancia de discutir los cambios ocurridos en el seno de la historia marítima en el

bien, conforme al uso de la primera persona en diarios como el de Arévalo, la verosimilitud es susceptible de ser medida en los términos del éxito o fracaso de los objetivos con que se lleva a cabo una misión expedicionaria. Incluso cuando los fines no se cumplen o, por ejemplo, una misión militar falla, los diarios suelen conservar el sentido heroico.

Ana Soler ha identificado esta constante en la literatura de viajes marítimos típicos del Renacimiento. Subyace al expedicionario una voluntad para la realización del viaje, una especie de energía que define al *Homo Viator,* esto es: "un hombre del viaje que se emplaza ya en el lugar de destino, que impone su presencia y se subdivide en múltiples funciones: es un soldado, un diplomático, un feitor, un religioso" (Soler, 2003, p. 15). Estas constantes se aprecian en el *Diario del golfo del Darién,* al igual que la reiteración del carácter testimonial que conduce a la valoración del lector de la complejidad que encierra el cumplimiento de las actividades y funciones corporativas.

En los diarios de navegación de cabotaje de carácter oficial es un deber expresar los objetivos de la expedición, pues, con base en ellos, las autoridades podían medir la eficacia de la empresa. En el caso del *Diario del golfo del Darién*, los objetivos que se propone, relacionados con los estudios geomorfológicos, son claros. Tal como se plantea en la introducción al diario, se trata de realizar el reconocimiento práctico de las bahías, puertos, radas, calas y bajos, etc., pertenecientes al istmo en el sector aledaño al golfo del Darién. No así los objetivos de carácter cultural como el de "lograr entablar amistad con los indios o "ganarse su confianza".

Los resultados de este tipo de tareas serán subjetivos y difícil comprobar su materialización o fracaso. Ahora bien, la búsqueda de esa "amistad" con los pueblos nativos era un objetivo que hacía eco al tenor de las Reales Órdenes del 1 y 6 de febrero de 1760, las cuales indicaban que los oficiales de la Corona debían emprender hacia las regiones en conflicto con el Estado incursiones pacíficas para amainar la resistencia (Gámez, 2019). La comprobación de estos logros no se atisba en la

---

marco general del giro lingüístico y los subsiguientes cambios epistemológicos de la Historia. En ese sentido, los trabajos de los autores allí compilados apuntan al rescate de los sujetos que se debaten en el espacio marino costero haciendo con ello un contrapeso al exclusivismo de la denominada historia naval: esto se puede extrapolar al exceso de historias de los ingenieros militares que los circunscriben meramente a su rol como agentes del Estado (Fuentes, 2020).

retórica del *Diario del golfo del Darién* y más bien conduce al lector a introducirse en documentos contextuales que arrojen luz sobre el asunto: es el caso de la *Descripción del Golfo del Darién,* que Arévalo escribió e insertó en un documento mayor titulado: "La comarca del Chocó: el golfo de Urabá, el río Atrato, las provincias del Zitará y Darién" de 1761 (Arévalo, 1761); y un texto igualmente paralelo al *Diario del golfo del Darién,* de Arévalo, titulado *Diario de Expedición al Darién,* firmado por Francisco Xavier de Monti (1761 en Cuervo 2020). Adicionalmente, y, aunque no nos adentraremos en la labor intelectual de Narváez y La Torre, conviene citar el documento de su autoría titulado "Discurso de Mariscal de Campo de los Reales Antonio de Narváez y La Torre, sobre la utilidad de permitir el comercio libre de neutrales en este reino; a petición del Real Consulado de esta ciudad por representación que hizo al Excelentísimo. D. Antonio Amar y Borbón" del año 1805, en donde el autor propuso diversas soluciones para el control del contrabando en las costas neogranadinas[79].

La *Descripción del golfo del Darién* es un documento de escritorio, maduro y sopesado y el *Diario de navegación del golfo* es el resultado de la experiencia de navegación. La relación entre los dos textos permite establecer un diálogo entre la erudición y la práxis, frecuentes en los diarios de navegación de cabotaje. En cuanto al diario "Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia y golfo del Darién", del teniente de navío Francisco Xavier Monti, se trata de un derrotero de una embarcación diferente a la capitaneada por Arévalo que tenía la función de acompañar y asistir la logística de la expedición a la bahía de la Calidonia a las órdenes de Arévalo y Narváez y La Torre. El *Diario del golfo del Darién* tiene como objetivo registrar la expedición que este realizó junto a Narváez y la Torre para reconocer los caminos, ríos navegables y comunicaciones entre las provincias cercanas al Darién para mejorar el comercio legal y controlar el ilegal.

Es conveniente escudriñar las particularidades de los diarios de Monti y de Arévalo. En los dos textos, los registros de los días iniciales de la expedición, entre el 10 y el 15 de enero, se dedican a enumerar los puntos de la ruta de las embarcaciones desde Cartagena hasta la

79. Acerca de Antonio Narváez y La Torre es de resaltar que su actividad está vinculada tanto a la ciudad de Cartagena de Indias como a la persona de Arévalo, a quien no solo acompañó en varios de sus trabajos y campañas, sino que fue considerado su posible sustituto. Ver Narváez y La Torre (1805 en edición de 1965). También, Gámez (2018).

bahía de Calidonia. Las sutiles diferencias se empiezan a manifestar en el diario "Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia", de Monti, cuando se ocupa en más detalle de los asuntos técnicos y los requerimientos logísticos, mientras que el *Diario* de Arévalo, a partir de la jornada del 16 de enero, da inicio a la narración de los más importantes sucesos acaecidos en el viaje, iniciando por el del aparatoso encuentro con un grupo indígena dirigido por un capitán de nombre Pancho. El tono entusiasta de este pasaje se aprecia en la variedad de detalles de la visita de los ingenieros a los lugares en donde se radicó la fracasada colonia escocesa: San Fulgencio y Puerto Escondido. Acerca del lugar, Arévalo describe prolíficamente las ruinas arquitectónicas, con lo cual añade un tono de verosimilitud a sus descripciones[80].

Al modo de los ilustrados La Condamine y Bouguer, entre los recursos destinados a estimular la verosimilitud en el *Diario del golfo del Darién,* Arévalo inserta transcripciones de las entrevistas que tuvo con los líderes indígenas, como el capitán Pancho. Ya se ha advertido que la inclinación a incluir voces de habitantes en las memorias sobrepasa la finalidad de un relato de un viaje y aporta pasajes importantes acerca de aspectos culturales (Sagredo, 2004). Es así como las anotaciones sobre el modo de pensar de los nativos y pobladores dan acceso a Arévalo a asuntos de fondo sobre la tensión territorial; por ejemplo, su entrevista al capitán Pancho, quien aseguró: "que ya sabía a lo que íbamos, según le habían dicho los ingleses pero que no pensase España en tomar este puerto (…) que esta tierra Dios la había criado para los indios, y España tenía bastante con Cartagena, Portobelo, La Habana y Santa Marta" (Arévalo, Diario, 1761, jornada 17 de enero)[81].

80. La elaboración de las cartas náuticas usualmente recurre a la revisión de los datos de diarios anteriores. Con este sistema operó, por ejemplo, el *Atlas Portulano de la América Septentrional,* máxima expresión de la tecnología náutica de inicios del siglo XIX. Cfr., *Atlas histórico marítimo de Colombia siglo XIX* (Fuentes, 2015).

81. Ya hemos notado que la inclusión de las memorias de los habitantes es un recurso propio de los diarios de grandes viajes, como en el caso de las memorias escritas por Alejandro Malaspina sobre su expedición científica transatlántica entre los años 1789 y 1794. En las memorias de la Expedición Malaspina, como proyecto científico y político, es posible apreciar el carácter multidisciplinar de los diarios de expediciones gracias a la presencia en el viaje de matemáticos, astrónomos, cartógrafos, naturalistas y botánicos. Ver Galera (2016).

Regresando a Monti, en las jornadas del 17 y 20 de enero de su diario del "Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia" se exhibe un rasgo corporativo, a saber, la responsabilidad de registrar con meticulosidad las operaciones logísticas y militares de la misión. Así mismo, en la jornada del 24 de enero, durante la cual se enlistan los nombres, cargos y actividades de los miembros de la tripulación, esto les permitirá a los superiores el seguimiento de las acciones militares en una estricta cronología. La utilidad de la recomposición cronológica de los hechos brindada por los diarios suele, como en este caso, trascender el control de las actividades institucionales y dirigirse a un discurso propio de la historia naval (Hattendorf, 2003). A diferencia de Monti, por su parte, Arévalo prefiere insertar en su diario hechos que considera célebres para la historia de España como este: "en el río Navagandi estuvo la antigua ciudad de Acla, fundada por Vasco Núñez de Balboa y los primeros pobladores de este istmo". (Arévalo, Diario, 1761, jornada 17 de enero).

La jornada del 24 de enero es una de las más extensas del *Diario del golfo del Darién*. Allí se narra el encuentro de los expedicionarios con el mencionado capitán Pancho, quien les ofrece un discurso acerca del modo en que se distribuyen los poderes tribales. Arévalo transcribe e inserta en el diario las palabras del cacique y con ellas compone una suerte de mapa verbal del territorio darienita que incluye una lista de rutas de cabotaje y otras hacia Jamaica. Este asunto, sin que Arévalo se lo proponga, pone en valor las cartografías verbales indígenas y nos permite retornar a la noción de transimperialidad y cosmopolitismo junto a la idea de Karl Offen de una *gobernabilidad territorial indígena*. Este criterio permite postular que los indios del Darién detentaban y, aún más, valoraban el conocimiento que tenían de su territorio y que lo usaron en las negociaciones y acuerdos con los europeos[82] (Offen, 2009).

Un documento apreciable para notar la valía que los indios dieron a la comprensión de su territorio son los papeles de la "Convención de paz y vasallaje celebrada por los Indios del Darién, con el Excelentísimo señor Virrey de Santa Fe, D. Antonio Caballero y Góngora", pacto que se firmó veinte años después de que fuera escrito el *Diario del golfo*

---

82. En ese sentido es interesante ver el modo en que los conquistadores, en especial Vasco Núñez de Balboa, reconoce de manera implícita y explícita esta suerte de autoconciencia geográfica de los indios del Darién y, aún más, se apoya en ella para sus fines exploratorios con destino al avistamiento del Mar del Sur (Fuentes, 2016).

del Darién, cuando la situación de seguridad se había agravado y algunos grupos de indígenas del Norte del Darién tuvieron que aceptar el vasallaje para no ser hostigados por el Gobierno. Vemos en el documento de la Convención la aceptación de la condición que pusieron los indios de que se les garantizara su libertad para: "andar libremente por el golfo, por la costa, por los caños, ríos y bajos y por lo interior del país, sin que se les estorbe buscar lo que necesiten en la pesca, o en la caza, para su subsistencia; comunicándose entre sí, y haciendo sus rancherías, rozas y platanares" (Caballero y Góngora", 1787).

Consideremos que si bien este pacto puede ser visto como gesto de modernidad política, existe otro modo de interpretarlo, por ejemplo, como la tardía aceptación por parte del Estado hispánico de la razón de ser de una antigua norma que había sido reconocida en la *Recopilación de Leyes* de 1680 que reconocía: "Que los indios puedan libremente comerciar sus frutos y mantenimientos", y "que entre los indios y los españoles haya comercio libre a contento de las partes (…) con lo que los indios no serán inducidos, atemorizados ni apremiados (…) y no se pueda rescatar, ni dar a los indios armas ofensivas ni defensivas; que se procure que los indios sean acomodados en los precios de los bastimentos y cosas que se compraren (…) y que los hallen más baratos que la otra gente, en su atención a su pobreza y trabajo; que los indios puedan hacer sus tianguis y vender en ellos sus mercaderías y frutos; que no se pueda vender vino a los indios" (Ots Capdequi, 1975- Ley XII del Libro IV de la Recopilación de Leyes de 1680).

El *Diario del golfo del Darién* contiene otra particularidad con relación a las voces de los nativos y de sus intérpretes. Para ilustrarlo, nótese la permanencia —desde los inicios del denominado periodo de la Conquista— del uso en los documentos de una especie de "sujeto indirecto". Es el caso de un diario de Fernando de Alarcón, capitán de la expedición al golfo de California en 1540, y cuyo relato fue incluido tanto por Richard Haklyut en *The Principal Navigations* como por Antonio de Herrera en su *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar océano.*

Una antigua versión italiana de las memorias de Alarcón fue usada por Maureen Ahern para caracterizar los primeros contactos entre españoles e indios, basados en códigos gestuales y trueques. En lo que denomina "aparato discursivo" del diario de aquella expedición, Ahern destaca una especie de guion creado para identificar y atraer informantes nativos; todo ello combinado con regalos y muestras de afecto con los que los

expedicionarios buscaban obtener datos sobre las costumbres locales y posibilidades para intervenir como mediadores entre tribus o grupos en pugna (Ahern, 1992). Esta estrategia no era nueva en el Darién, pues sabemos que la usó Núñez de Balboa y también puede hallarse en los diarios ingleses y españoles tanto al inicio como al final del periodo colonial. En los hechos referidos en el *Diario del golfo del Darién* no parece haber dado un buen fruto y más bien permite colegir que, para el momento de la expedición de 1761 al golfo, esta era una estrategia desgastada.

En las memorias de Alarcón perviven, en un solo documento, el relato de viaje y el informe militar, duplicidad que también hallamos en el *Diario del golfo del Darién*. Igual ocurre con la estrategia retórica de subjetivación, guardadas las distancias entre el tiempo de Alarcón y el de Arévalo, y que consiste en "privilegiar ciertas voces", en especial la voz de los intérpretes, por encima de la voz de los nativos; esto a pesar de que los segundos son citados con frecuencia. Con razón Alarcón es llamado por Ahern (1992) "un extraordinario manipulador de signos", al escudarse en la voz y en el papel de intérprete. Es de notar que numerosos intérpretes sin nombre propio fueron ignorados en los relatos. En raras ocasiones, cuando el intérprete es nativo, se le da todo el crédito a su voz y a su labor, por ejemplo, así lo hace el autor de *Viajes de Julián Gutiérrez al Golfo de Urabá,* al elogiar a la Isabel por facilitar el acceso de los españoles a los grupos indígenas. Aún más, el historiador Matilla asegura que con la actividad de aquella mujer se echaban los cimientos de la empresa pacificadora (Matilla, 1945).

Esta intérprete nos recuerda a otra que hace una aparición muy breve en el *Diario del golfo del Darién* de Arévalo como "una india llamada Catarina que habla español" (Arévalo, 1761, Diario, Jornada del 31 de enero). Finalmente, en los textos originales de los diarios, ni el uso de la primera persona ni el de las versiones de los intérpretes impide al buen ojo del investigador la posibilidad de rastrear lo que podemos denominar una conciencia geográfica de los grupos indígenas, que se trasluce en variadas jornadas del *Diario del golfo del Darién.* Una muestra de ello es la jornada del 29 de enero, en la cual Arévalo narra el encuentro con el capitán Pedro Soto en el sitio de la punta de Caimán y transcribe los detalles que este segundo aporta sobre la localización de los cacicazgos. El *Diario del golfo* aporta los análisis del capitán Pancho mezclados

con los del Arévalo mismo acerca de asuntos fundamentales como el comercio del cacao entre indios y extranjeros[83].

Dos notas más sobre este asunto son: primero, en el *Diario del golfo del Darién* el narrador se apoya en más de doce ocasiones en los intérpretes, especialmente en Domingo Soriano. Segundo, con lícita ironía evidenciamos que era mayor el número de indios que dominaron el inglés, el español y su propia lengua, que los españoles que se esforzaron por aprender la lengua de los indios. Con la notoria excepción del mencionado jesuita Walburguer, pocos autores europeos de los diarios expresaron en la lengua de los indios las descripciones que ellos hicieron de su territorio.

En general, el asunto del sujeto en la composición de los diarios de navegación de cabotaje nos comunica con los rizomas de la narrativa de la Conquista. En los dos se verifica un ocultamiento de las voces a través del privilegio que se otorga a la interpretación misma y a los intérpretes; con ello se refuerza la pervivencia de un relato eurocéntrico al modo de diarios como los escritos por Cristóbal Colón, por ejemplo, quien de algún modo "borró la voz de los nativos en sus diarios y cartas en una suerte de subjetivación de los datos y objetivación de las conclusiones como parte de las fórmulas retóricas" Y se apropió de la lengua de los nativos: "distorsionando sus palabras para legitimar su propia percepción del Nuevo Mundo y arrogarse el poder de representarlo (Pastor, 1992, p. 137). Estas decisiones se pueden calificar dentro de un fenómeno de usurpación del derecho a la palabra que se traduce en la formulación de conclusiones convenientes por parte de quien describe un territorio.

En el mismo sentido de la alteridad, en general, los diarios de navegación de cabotaje y en particular el *Diario del golfo del Darién* muestran referencias a los indios como infieles o gentiles. Estos términos, usados indistintamente en las crónicas para referirse a los habitantes del Nuevo Mundo, son el objeto de estudio de José Anadón, quien

83. También ofrece un borrador de inventario de las riquezas naturales como las minas de oro y las apetecibles maderas; lista que sin duda se construyó con informaciones de los indígenas. Este listado se amplía, por ejemplo, en la jornada del 28 del diario durante la estación de la expedición en San Sebastián, donde Arévalo hará una breve anotación sobre Alonso de Ojeda que desarrollará posteriormente en la *Descripción del golfo del Darién.* En este último documento, las consideraciones de los caciques serán integradas a los argumentos de la propuesta formal de Arévalo para la seguridad de la región.

analiza dichos calificativos en el desarrollo de los debates sobre la naturaleza de los amerindios, presentes tanto en las crónicas como en los discursos geográficos. Si bien, como anota el autor, no hubo reglas generales de uso de los términos *bárbaro, gentil* o *infiel:* “Cabe establecer distinciones en la terminología. Primero: bárbaros, salvajes, caníbales, eran referencias a la cultura de los indios. Segundo: infieles, gentiles idolatras, paganos, eran referencias a su religión medidas por la verdadera” (Anadon, 1993, p. 176).

En el *Diario del golfo del Darién*, a pesar de que el narrador juiciosamente registra sus observaciones sobre las costumbres nativas, parece destacarse entrelíneas un tono de confianza en que los indios, paulatinamente, se inclinarán (como parece ocurrir en algunos pasajes de esta expedición) a recibir el bautismo y la doctrina cristiana. No se debe ignorar, sin embargo, recomienda Anadón, que el uso de estos términos se ajusta a las necesidades retóricas de un sentido civilizador propio de la expansión del cristianismo. En esa dirección, notamos que la estrategia textual con relación al “otro” no varía mucho entre los siglos XVI y XVIII y que, más bien, los calificativos se sostienen en un discurso conquistador revestido del impulso modernizador.

Sería imposible no asociar los diarios de navegación de cabotaje de quienes tenían la potestad de ejercer labores de guardacostas, con cierta estigmatización de los sujetos que cometían delitos en el espacio marino y costero. Esta actividad de los guardacostas está vinculada a los recorridos de cabotaje, cuyos registros mencionan a los sujetos que se debían atrapar; ello nos da pie para afirmar que en la documentación legal sobre el espacio marino costero hay también categorías y estigmatizaciones.

Así nos lo deja ver una de las obras más importantes del siglo XVIII, de las cuales se tomaron variados lineamientos para las operaciones de los cuerpos guardacostas, a saber, el *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso,* de Felix Joseph Abreu Bertodano (1746). La visceralidad de los adjetivos usados en las normas tuvo que haber animado a usar ese lenguaje a los oficiales de la Corona y a los marinos en sus diarios. Examinemos al respecto el dicho *Tratado,* que sojuzga las conductas de los denominados “rebeldes, sediciosos, y piratas” en tiempos de paz y de guerra.

En tono inicialmente sosegado, en la introducción del texto se indica que se considera que cada Estado puede confiscar los bienes de los contrabandistas por considerarlos “enemigos”. Capítulos más adelante, acerca de la piratería, sube el tono de las apreciaciones en un

artículo que recurre a calificativos que rayan con el insulto denodado: "Han sido en todos tiempos tan odiosos, y mal vistos los piratas, como que son ladrones públicos, infestadores del mar, y perturbadores de la paz, y quietud, que además de ser malditos y excomulgados por la Bulla in Cana Domini, puede cualquier persona particular prenderlos y matarlos, como ajenos, e indignos del favor del Derecho" (Abreu, 1746, p. 268).

En el capítulo X se acentúa en la cuestión religiosa en términos ominosos: "por lo que mira a los Moros, podrá fundarse este derecho, en que el libre comercio, estipulado por los tratados, ha de ser con enemigos justos, y no con ladrones, o bárbaros, como son los moros, que así los trataba el Rey Don Alonso" (Abreu, 1746, p. 187). Y continúa: "Por lo que mira a los judíos, no es menos perversa, y maligna su condición, debiendo reputarse por violadores de la universal concordia de las naciones, pues se desvían de la fe católica de los cristianos, de cuyo nombre son implacables enemigos, no habiendo en el Orbe gente más indigna, infame, y abominable, por lo cual todos deben conspirarse a develarlos, y destruirlos, en honor, y gloria de Dios, y de la Religión Cristiana" (Abreu, 1746, p. 188).

En cuanto a los textos de Arévalo, pervive en ellos otro rasgo de los diarios, a saber, el recurso a la erudición, por ejemplo, en la citación de obras y autores contemporáneos al texto: "Por el Río de las Armas se sube a Matunagandí y Tarabia y por el río Chepo se baja a la Mar del Sur en tres días, que es lo mismo que dijo de estas travesías el pirata y viajero Guillermo Dampier" (Arévalo, *Diario del golfo,* 1761, Jornada 24 de enero).

La citación erudita no separa el texto de su propósito práctico de registrar las actividades náuticas. De hecho, el trabajo exhaustivo de Arévalo, de su compañero de expedición Narváez y La Torre, de Francisco Monti y del resto de la tripulación, como actividad corporativa, se traduce entonces en un magnífico estudio de los ríos, el cual será tratado exhaustivamente en la *Descripción del golfo del Darién,* en donde se alargará la lista de riberas y conexiones que parecen contener el secreto de la movilidad de los grupos nativos y extranjeros.

La evolución del conocimiento geográfico a finales del siglo XVIII en busca de un modelo estructurante se evidencia en la *Descripción del golfo del Darién,* en el cual se ordena la información extractada de los diarios y se combina con la información enciclopédica, como lo indica su plan de temas: "Descripción del Terreno y sus producciones";

"Historia del descubrimiento"; "Colonias extranjeras"; "Indios cunacuna"; "Colonización del país" y "Población que ha de fundarse".

En el primer apartado se explica la extensión del golfo del Darién entre la punta Caribana al Este y el cabo Tiburón al Oeste, su longitud en millas, su vegetación y accidentes geográficos. En los apartados segundo y tercero, el autor hace un recuento histórico de las fundaciones de las ciudades del istmo y algunos hechos emblemáticos. El apartado "Historia del descubrimiento" explora las causas del nombre del Darién con una lista de personalidades: Cristóbal Colón, Alonso de Ojeda, fundador de San Sebastián, el Adelantado Vasco Núñez de Balboa, etc. En el apartado "Colonias extranjeras" Arévalo explora las causas de la pobreza de la región; y aborda el asunto de la colonia de los escoceses expulsados como telón de fondo para presentar, como héroe, al capitán Pimienta[84].

Luego analiza la afluencia de extranjeros y elabora una lista de nombres ingleses, franceses y holandeses en sus palabras: "de muertes y latrocinios que les dictaba su licenciosa vida y depravadas costumbres en estas cercanías y en las de Portobelo y terreno intermedio, pasando después a refugiarse al golfo del Darién los más, y algunos a Calidonia y Cayos de la punta de San Blas" (Arévalo, 1761, *Descripción*, p. 258). Finalmente, para argumentar el riesgo que representa para el año de la expedición la presencia de extranjeros en el istmo, Arévalo invoca cierto discurso que, aseguró, fue pronunciado en Londres por un miembro de la Cámara en 1739 y que develaba la existencia de un supuesto plan, similar al de la colonia escocesa, que, en sus cálculos, hubiera podido llegar a materializarse[85].

84. Este argumento de la envidia será retomado por el reconocido documento "Comentos de la rica y fertilísima provincia del Darién año de 1774 por don Andrés de Ariza, gobernador de la provincia, al virrey don Manuel Güirior". Ver De Ariza (1774).

85. Una propuesta adicional consistía en poblar la bahía Calidonia y fortificar puntos clave de las costas junto a una propuesta de buscar alternativas para abaratar los costos al Gobierno en la construcción de los fuertes. En: Arévalo, *Descripción del golfo*. (1761).

Reflexiones finales

La lectura del *Diario del golfo del Darién* ha permitido realizar una caracterización según la cual los diarios de cabotaje suelen revestirse de un tono jurídico y muchos de ellos incluyen confesiones sobre dificultades de la navegación que resaltan el carácter transitorio de las certezas técnicas de diversos periodos históricos. Su recurso preferente al relato en primera persona permite referirse a un *Homo viator*, rasgo testimonial que abre espacio a las confesiones de preocupaciones, dificultades y opiniones personales en el ejercicio de una alteridad que interesa al uso de la antropología.

Se trata de composiciones de profusa intertextualidad que suelen apuntar a una finalidad persuasiva de cara a la consecución de recursos o al cumplimiento de propósitos administrativos. Suelen debatirse de manera deleitosa entre las urgencias prácticas y la "curiosidad enciclopédica", típica de los diccionarios y los manuales de navegación de su tiempo y, por todo ello, son pieza clave en el desarrollo del pensamiento geográfico.

Adicionalmente, los diarios escritos por los ingenieros navales detentan un lenguaje corporativo, un carácter militar e incluyeron datos y escritos precedentes sobre el asunto de la seguridad. Algunos de sus autores fueron, a la par, marinos y oficiales de la Corona que generaron informes sobre los espacios marinos y costeros con un ineludible tono político. De esta gama de actividades brota la pluma de Arévalo como geógrafo.

Con relación a la coyuntura en que se generaron el *Diario del golfo* y la *Descripción del golfo del Darién,* ambos de Arévalo, podemos acotar lo siguiente. La guerra de los siete años (1756-1763), cuyo trasfondo fue la pulsión por los territorios colonizados entre varias potencias, impactó con vigor al Caribe. Inglaterra había asediado con éxito extensa costas como las de Honduras, grandes ciudades como La Habana y lejanas colonias como las islas Filipinas; todo ello generó un acomodamiento interno en la administración de los territorios virreinales asediados por el aumento del contrabando.

Este circuito bélico solo se agotaría temporalmente cuando Francia, España e Inglaterra firmaran el pacto de París en 1763, década en que se realiza la expedición de Arévalo al Darién, con lo cual su actividad se enmarca en un lapso de incertidumbre internacional y en el desarrollo de las tareas orientadas a poner en marcha las reformas en los

territorios[86]. El papel de los textos de Arévalo resulta, de este modo, tan relevante como su actividad ingenieril, que tan buen nombre le ha dado. Dichos escritos contienen propuestas novedosas y recomendaciones como la explotación de las riquezas, en especial, las minas del Urabá; el estímulo al comercio de los bienes más escasos para evitar el comercio ilícito; la propuesta de nutrir las tropas que hacían presencia en las plazas para protegerse de los asaltos; el plan de fortificar los pasos por donde solían transitar los extranjeros y el fortalecimiento de un cuerpo de guardacostas (Arévalo, *Descripción,* 1761, pp. 241-264).

Las ideas de Arévalo apuntaban a lograr resultados de los cuales solo corresponde dar cuenta a la historia de los años siguientes cuando, bajo las órdenes de Antonio Caballero y Góngora, en 1785 regresó al Darién para fundar la ciudad de San Carlos y los puntos de vigilancia que había planteado en 1761. Esta nueva expedición al Darién se proponía ejecutar la construcción de al menos cuatro fuertes por el litoral norte del Darién a instancias de San Blas, en dirección al golfo del Darién. Esta medida sería complementada con la propuesta de poblar el territorio con vecinos de las inmediaciones de la provincia de Cartagena, de Panamá, incluso con extranjeros.

La expedición de 1785 contaba con una nutrida milicia que incursionó contra los pueblos de indios rebeldes, acciones que los presionaron para negociar con el Gobierno en 1787. Para aquel año varios problemas antiguos pervivían y dejaban a aquella *Descripción del golfo del Darién* un poco del lado del idealismo. Algunas propuestas seguirían sin llevarse a cabo, como aquella de poblar las nuevas fundaciones trayendo habitantes de diversas regiones distintas al Darién; la de habitar con ellos las haciendas que dejaron abandonadas los colonos; incrementar la cría de ganados; estimular a los vecinos desde el río Sinú a poblar el Darién y hacer lo mismo en las inmediaciones entre los ríos Sinú y Atrato[87].

Es de notar la reiterada evocación de los problemas de seguridad en la colindancia entre el golfo del Darién y la región del Sinú, perteneciente a la gobernación de Cartagena, que en su momento habían sido señalados por Arévalo en la *Descripción del golfo.* La política de poblamiento a que se refería había sido iniciada en 1740,

86. Este sería un asunto que en España continuaría lidiando Carlos IV luego de la muerte de Carlos III en 1788. Pocos años después, para 1796, la guerra anglo-española condujo a nuevas políticas (Kuethe, 1993).

87. Con relación a los intentos de poblar el Darién, ver Pita (2014).

pero nunca fue aceptada plenamente por los indios, a pesar de las diversas negociaciones. Arévalo había manifestado la preocupación por la dispersión de la población entre las provincias del Darién y Cartagena, espacio habitado por gente libre durante todo el siglo XVIII, como demuestran los trabajos capitales de Marta Herrera Ángel (2014) y de Jorge Conde Calderón (2019).

En la mayoría de las provincias caribeñas neogranadinas fue casi imposible para las autoridades controlar un poblamiento espontáneo asociado al mestizaje y al cimarronaje, que aumentaban a la par de los esfuerzos del Estado por concentrar a la población en unidades de producción agrícola con las cuales se planeaba abastecer las ciudades. Ya a inicios de la década de 1770, el ingeniero militar Antonio de la Torre y Miranda propuso controlar la comunicación entre los ríos Sinú y Atrato, y fundar cuatro poblaciones desde Lorica hasta el golfo del Darién. Según su plan, este hubiera sido un modo de extender aún más la campaña de fundaciones que dirigió entre los años 1774 y 1778[88].

La materialización de los planes de fortificación de Arévalo, como los mencionados planes de poblamiento de De La Torre y Miranda, también empezaron a quedar en el papel. En cuanto a las fortificaciones, los presupuestos siempre fueron limitados, y respecto a las distintas ideas para el poblamiento, parecía que, además de las dificultades logísticas que representaron algunos de los intentos por traer habitantes a la región, reordenar la población era impredecible también en lo relativo a las costumbres de los habitantes. Antonio de la Torre y Miranda, por ejemplo, prefería dejar sentada en su informe, como garantía para que funcionaran los poblamientos, la propuesta del castigo inminente a los indios que perpetraran asaltos[89]. Para él, los nativos libres eran un problema para el Estado en las provincias de Portobelo, Panamá, Real de Santa María, Tubará y Cartagena, de ahí que afirmara que: “los indios

88. El tono de sus preocupaciones arroja luz acerca de los temores expresados en la *Descripción del golfo del Darién*. Ni Arévalo ni La Torre y Miranda hubieran podido inferir en los pobladores la voluntad de cambiar sus actividades libres por las de las labores agrícolas y artesanales; y ese cambio era la base del éxito de los planes hacia un nuevo orden.

89. Para Zapatero, el efecto del levantamiento de Luis García estimuló las rebeliones por parte de los líderes indígenas en las sierras cercanas, como los altos de Aspavé, Sambú, Sapo y Garachiné, y diversos puntos entre la punta de San Blas y la ensenada de Mandinga, hasta punta Caribana y el río Dumaquiel (Zapatero, 1965).

del Darién conforman una nación de gentes inconstantes e insolentes que se desplazan libremente entre las costas del Sinú y la plaza de Cartagena" (De la Torre y Miranda, 1783).

En su entender, la seguridad de las sabanas del Sinú hubiera mejorado: aumentando el control de la movilidad de los indios del Darién, estimulando la vigilancia con un fortalecido cuerpo de guardacostas por el río Atrato y estableciendo una vigía en la loma de las Pulgas. El proyecto de construcción de la vigía en dicho lugar fue asumido por Andrés de Ariza, gobernador de la provincia del Darién en 1774, junto a una pequeña construcción cercana al río Gandi, lugar en donde —aseguraba Ariza—, se apostaban los indios rebeldes de Calidonia, las islas Mulatas, la Punta de San Blas y las cabeceras del río Chucunaque (De Ariza, 1774). En su calidad de gobernador de la provincia del Darién entre los años 1774 y 1784, Ariza intentó reducir a los indígenas, implantar guarniciones militares y crear lazos de confianza con algunos líderes nativos, con poco éxito en dicho propósito. Ahora bien, con un plan que se centraba en la construcción de fuertes militares y con mayores recursos y apoyo logístico que los que recibiera Arévalo, levantó algunas casas fuertes.

A pesar de ser el encargado de continuar algunas obras enunciadas por Arévalo, las posturas de Andrés de Ariza no fueron infalibles y, más bien, han sido cuestionadas por la historiografía reciente, en especial en lo que tiene que ver con el documento que le hizo célebre en su tiempo, en el cual se destacan la erudición y la destreza descriptiva, a saber: "Comentos de la rica y fertilísima provincia del Darién año de 1774".

Acerca de estos, se ha advertido el peligro de hacer de ellos una profusa citación, dado que muchos autores repiten los argumentos de Ariza como causas fehacientes del fracaso del Gobierno español en la región del Darién. Al contrario, es recomendable matizar dichas causas a la luz de la complejidad de la sociabilidad y autonomía indígenas. No en vano, en los "Comentos" de Ariza pervive cierta idealización del territorio cuando se evoca la existencia de un supuesto paraíso pretérito llamado Darién —allá por los años de la ciudad de Santa María la Antigua—, pletórico de oro y tierras fértiles, que entró en decadencia a causa de los "envidiosos intrusos" europeos y de los levantamientos de los indios (Gullup, 2002)[90]. A ello habría que añadir el beneficio que obtendría-

90. Como puede verse en los informes de los virreyes, la idea de la "envidia de otras naciones" operaba casi como un *leitmotiv* y, de algún modo, como

mos hoy en día de los análisis enfocados en las ideas de los indios acerca de la propiedad de sus territorios y su sentido de resistencia[91].

En 1783, por Orden Real de ocupar el Darién, ratificada en 1785 por el virrey Caballero y Góngora, Arévalo ejecutó la fundación de los pueblos entre San Blas y el río Caimán. Al parecer, en esas operaciones queda abandonada la parte norte de la costa darienita, donde la resistencia indígena prosperó (González Escobar, 1996). De igual modo, sobrevinieron las dificultades para las expediciones posteriores entre 1784 y 1790, cuyos fines oscilaban entre el intento de nuevas negociaciones y la ejecución de campañas violentas para imponer la autoridad (Rodríguez, Nelson, 2014). La menos exitosa expedición al Darién de Antonio de Arévalo, de 1785, permite ver el declive de las ilusiones de la de 1761.

Para 1787, año del pacto de paz entre el Gobierno y los nativos, y dado el fallecimiento de Carlos III, entre otras razones, decayeron los planes en el Darién y la Mosquitia. El entonces virrey, Francisco Gil y Lemus, desarticuló el proyecto colonizador del Darién de su antecesor, el virrey Caballero y Góngora (Castillero, 2019). Para 1789, mediante Cédula Real se ordenó el abandono del Darién, por lo cual Arévalo desocupó Mandinga, Concepción y el sitio de La Carolina, donde se había proyectado la construcción de una nueva ciudad[92].

En la presente edición, en lo que hemos titulado *epílogo cartográfico,* mostraremos cómo el “Mapa que demuestra lo que verdaderamente es la Provincia de la Nueva Castilla del Oro, y por otro nombre del Darién, sacado exactamente con el número de los Pueblos de aquellos Yndios Barbaros, sus ríos, con sus nombres, unos y otros, con sus dos Mares Norte y Sur”, diseñado por Manuel Miguel Andrés García en

---

revestimiento propio de los ilustrados para justificar el levantamiento de nuevos inventarios de las riquezas americanas con destino al fortalecimiento de la decaída economía de España. Siguiendo esta advertencia, obras fundamentales como *El oro del Darién, Entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1509-1526),* de Carmen Mena, y *La estación del miedo o la desolación dispersa,* de Hermes Tovar, como ingentes análisis económicos, contradicen la hipótesis de la envidia y más bien se centran en el evidente desastre social tempranamente generado en la región a causa de la exacerbada extracción del metálico por parte de la Corona española.

91. Así lo enseñó en su momento el método analítico de la obra capital de Jonh Hemming, *The conquest of the Incas* (2004).

92. Se pueden ver el proyecto completo del arzobispo y virrey Antonio Caballero y Góngora y sus pormenores en Pérez Ayala (1948).

1795, contiene un extenso manuscrito que corresponde a un proyecto de mejora para la seguridad del Darién. Este texto se convierte en un testigo fehaciente y en una crítica a los resultados de las políticas del Gobierno, que fracasaron en el empeño de controlar las actividades de los indios entre los años 1784 y 1791 (ver mapa veinte en el cuadernillo).

El manuscrito del mapa menciona que al menos cuatro mil hombres no lograron dominar los grupos dispersos en el territorio y hace referencia a los atentados ocurridos a orillas del río Bayano en 1794 y la fragilidad y el incumplimiento de los convenios de paz. A las limitaciones del Gobierno, añade el argumento de la agilidad de los grupos de indios que se desplazaban por rutas denominadas "abreviaderos", que acortaban las distancias entre los caminos. Como muestra el *epílogo cartográfico,* no solo en Arévalo, sino en otros oficiales de la Corona y gobernantes, la retórica iba abandonando el entusiasmo propio de los ideales conciliatorios con los indios. El mismo Arévalo expuso en la segunda etapa de sus misiones en la región la necesidad de recurrir al uso de la fuerza.

El texto de este particular "mapa manuscrito"[93] es autoría de un oficial de la Corona en cumplimiento de su actividad corporativa; seguramente, la misma que le permitió al cartógrafo recoger información en los documentos de Antonio de Arévalo, Antonio de La Torre y Miranda y Andrés de Ariza. En general, incluso en los informes de los virreyes, al final del siglo XVIII subsiste el recurso a la información previa acumulada; este mecanismo hizo que muchos de los nombres de ingenieros se destacaran como citas de autoridad.

En cuanto a la autoría de Arévalo, sus textos fueron explícitamente citados por sus colegas y aún por los virreyes. Así lo hizo el virrey Manuel de Güirior en el informe a su sucesor Manuel Antonio Flores en 1776, donde se plasmó una suerte de utopía: la de cerrar el río Atrato

93. Gráficamente, el mapa manuscrito se caracteriza por los extensos textos dentro de sus cartelas o bordes. Estos mapas se originaron por la necesidad —dentro del proceso de colonización hispanoamericana— de brindar abundante información a la Corona española acerca de los territorios de ultramar con la finalidad de lograr su óptimo control, delimitación y gobierno. Estaban presentes no solo en las relaciones geográficas y en las encuestas que se enviaban a las autoridades locales, sino en los planes de defensa y en los proyectos de modernización, como el que hemos llamado "epílogo cartográfico", al final de este estudio preliminar.

para impedir el comercio ilícito[94]. A propósito de ello, Arévalo anotó en la *Descripción del golfo del Darién* que mientras la escribía estaba prohibido navegar por aquel río. Con justa razón, todavía en los albores del siglo XIX en el *Derrotero de las Antillas* se afirmaba con acento que: "El objeto principal y único de entrar en el golfo del Darién no puede ser otro que el de aprovecharse de la fácil conducción que ofrece el rio Atrato para internar los efectos de introducción y sacar los de extracción" (Derrotero, 1849, p. 233).

Incluso en la Relación de Mando del mencionado virrey Güirior se proponía controlar el flujo de contrabandistas por el río Atrato o Darién, construyendo una "ligera fortificación el río Caimán", ello, junto a numerosas recomendaciones para el establecimiento de otros fuertes y variadas ideas que giraban en torno a la conveniencia de cerrar el río para contrarrestar su estratégica ubicación[95]. Se puede ahondar en el carácter utópico propio de las discusiones anteriores y de las decisiones que seguramente hubieran sido más acertadas si se hubieran concentrado en el aspecto geográfico y no tanto en el debate jurídico. Paradójicamente, para 1774 se prohibió la navegación por el río Atrato *so pena de muerte,* en resultas de un debate que a los ojos de hoy es *contra natura* o, en el peor de los casos, retardatario (Fuentes, 2013).

Un diario de navegación de cabotaje correspondiente a una expedición guardacostas al Darién ordenada por el comandante de Cartagena Francisco Bances entre 1767 y 1768 nos da una idea de la condición en que se hallaban los patrullajes a las costas. La expedición se proponía atrapar a algunos extranjeros que, al parecer, se habían instalado en dicha zona. Luego de una primera aproximación infructuosa, los guardacostas llegaron a las bocas del río Caimán en el golfo de Urabá. En la desembocadura del río Atrato persiguieron a una embarcación con bandera inglesa hacia el río Estola; allí prendieron fuego a unas casas

---

94. Se trata del informe del virrey Manuel Güirior, "Relación del estado del virreinato de Santa Fe, por el excelentísimo señor don Manuel de Güirior al excelentísimo señor don Manuel Antonio Flores en 1776". Ver, Giraldo Jaramillo (1954).

95. Como ya indicamos, la medida del cierre del Atrato o Darién ya había fracasado en 1698. Sobre este asunto, en la ponencia "Prohibido navegar por el Atrato so pena de muerte" (Fuentes, 2013) se puede ver el modo en que se dirimió casi como un tema jurídico más que geográfico. Se sugiere consultar al respecto el interesante trabajo "Ingenieros militares en el río Atrato: cartografía y comercio (1760-1790)" (Peña Ortega, 2020).

indígenas, desatando una batalla campal que dejó numerosas muertes, entre españoles e indios, y la delación de la presencia de ingleses en los montes. En una segunda salida, en 1768, los guardacostas se dirigieron a la bahía Calidonia para destruir, si la hubiere habido, alguna fortificación extranjera, no obstante, allí tampoco hubo hallazgos, con lo cual se dio fin a las búsquedas (Gámez, 2018).

Como anota Manuel Gámez, estas expediciones guardacostas pudieron haber sido conocidas por Arévalo a su regreso al Darién en 1785. Los acontecimientos del diario de la expedición ordenada por el comandante Bances parecen ilustrar una suerte de utopía militar, pues las acciones narradas refieren un fracaso general de estas empresas, que obedecía, entre otras causas, a la escasa presencia de efectivos militares y a la imposibilidad de armar un ejército local entre los indios cunas (Rodríguez Nelson, 2016).

El limitado pie de fuerza y los problemas logísticos fueron una constante en los planes de seguridad[96]. Estos inconvenientes del Gobierno en el ejercicio del patrullaje fueron comunes para las costas neogranadinas y centroamericanas, en las cuales cobró vida el contrabando como efecto del uso del navío de permiso, que permitió a los ingleses la incursión en las costas, el comercio y la explotación de importantes recursos naturales (Gómez, 2013). Los cuerpos de guardacostas en todo el Caribe habían carecido tanto de embarcaciones como de hombres, por lo cual, el Estado tuvo que recurrir al contrato de particulares a modo de corsarios, como muestra un caso analizado por Antonino Vidal y Raúl Román, quienes identifican estructuras autónomas como las cofradías de marinos (Vidal, Román, 2018). Entrado el siglo XIX, los compromisos con estas escuadras se complicarían; no es un secreto que los corsarios eran hombres libres que realizaban diversas actividades

---

96. La tesis doctoral "Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, 1788-1808" (Manzanilla, 2013) permite asociar este caso a un problema estructural que enfrentaba el Gobierno para conformar un Cuerpo de Guardacostas; proceso que pasó por la creación de una Compañía de Armadores que operó temporalmente en Cartagena de Indias a mediados del siglo XVIII. Estos intentos precedieron a la inusual medida del Gobierno de recurrir a variados grupos de corsarios que controlaban el tráfico entre Portobelo y el Sinú en los primeros años de la década de 1760 para que apoyaran las labores de seguridad del Estado. En esta evolución, la figura del *resguardo naval* tampoco fue duradera y se requirieron reformas navales que finalmente no consolidaron un sistema guardacostas efectivo para el Virreinato del Nuevo Reino de Granada.

a la base de organizaciones autónomas, así que intentar controlar sus dinámicas era, de por sí, ilusorio. Del mismo modo, se ha empezado a estudiar recientemente el fenómeno propio de finales del periodo colonial durante el cual se consolidaron en el istmo de Panamá compañías confederadas de contrabandistas articuladas en torno a la evasión fiscal derivada del comercio transístmico (Gómez Gonzaléz, 2021).

En el Museo Naval de Madrid reposa una carta náutica casi desconocida, que ha sido atribuida a Antonio de Arévalo y que data del año 1788. Permite apreciar la ruta de cabotaje más cercana a la descrita por el diario de la expedición guardacostas ordenada por Bances (ver mapa diecinueve en el cuadernillo). Dicho documento, titulado "Plano de la costa del Darién comprendida entre el Río Gandi y la punta de San Blas", destaca los puntos del litoral Norte del Darién que los oficiales consideraron fundamentales para ser custodiados. Es de reconocer la importancia tanto de los mapas de Arévalo como de sus proyectos, a pesar de que, por múltiples razones, algunos de ellos no se llevaron a la práctica. Tanto mapas y planos como sus sopesadas recomendaciones tuvieron efecto en la emanación de disposiciones legales, tal es el caso de la cédula real que ordenaba ejecutar la construcción de los puentes en la bahía Calidonia y el río Caimán[97]. Los numerosos proyectos que no lograron ser materializados nos conducen a una idea de utopía; así mismo, las memorias de los viajes —oceánicos o costeros— y los imaginarios geográficos y políticos occidentales. Uno de estos imaginarios corresponde a *Utopía,* de Thomas Moro (1516), obra compuesta en la voz de un supuesto acompañante de Américo Vespucio en su viaje al Nuevo Mundo, que gira en torno a la idea de este continente como el lugar de las realizaciones de ideales humanistas (Irving, 1990).

Esta estela de idealismo cobijó a Santa María la Antigua del Darién, dada su fundación en 1510 como "primera ciudad de Tierra Firme" (Bernard y Zambrano, 1993, p. 30). Como se sabe, el emplazamiento operó en su momento como el laboratorio de una nueva sociedad, pero la expoliación y los intereses personales lo convirtieron en un crisol de

97. Se trata de una de las medidas vinculadas al problema que suponía penalizar el uso ilegal del cauce del río Atrato: la Real Orden dada en Madrid a 21 de abril de 1764, y 16 de febrero de 1766, y la siguiente de 14 de febrero de 1772. Original en "Documentos del concepto del fiscal sobre el asunto de la navegación del Atrato, dado en Santafé", 1774, folio 135, Biblioteca Nacional de Colombia, Sala de Documentos Raros y Manuscritos, Fondo Antiguo, Libro 317.

problemas que, añadidos a su localización, le hicieron perder su preponderancia frente a la naciente y estratégica ciudad de Panamá[98].

Desde otra perspectiva, la obra de Moro, coetánea a la de Shakespeare y de los piratas isabelinos, se teje justamente alrededor del deseo de moldear un Gobierno ideal donde reinaran el orden, la justicia y la ausencia de rivalidades entre los pobladores (González Escobar, 1997). Contemporáneas a Moro, una suma inagotable de relatos giró alrededor de las utopías asociadas al Nuevo Mundo, como *Historia general y natural de las Indias,* de Gonzalo Fernández de Oviedo, la cual incluye un relato del naufragio de Alonso de Zuazo, quien viajaba de Cuba a Nueva España y cuyas peripecias marítimas han sido comparadas con la *Utopía* de Moro, dado que juntas encarnan ideales políticos altruistas.

Si bien, durante su permanencia como gobernante en Santa María la Antigua del Darién Oviedo conservó ideales como los de Suazo, inculcando en los pobladores códigos morales —como la prohibición del maltrato a los indios darienitas—, pronto fue perdiendo la fe en su proyecto al constatar que la codicia, la avaricia y la violencia primaron en las conductas tanto de gobernantes como gobernados (Bolaños, 1992)[99]. En la misma dirección, se ha planteado que la obra de Thomas Moro ha sido usada como una especie de molde para los viajeros y escritores europeos que "pensaron el resto del mundo". Este molde opera para la construcción de representaciones recurrentes en los viajes ultramarinos, tanto en la narrativa europea como en numerosas fuentes documentales.

No se puede asociar este imaginario exclusivamente al siglo XVI —tiempo de las "utopías urbanas" —, pues la utopía ha trascendido al siglo XVIII a través de los ideales ilustrados, es decir, en el discurso

98. Desde el punto de vista arquitectónico, un efecto residual de estas utopías son los constantes traslados de pueblos; asunto central de la investigación de Alain Muset (2011), quien asocia este fenómeno en las ciudades hispanoamericanas a causas diversas como los fenómenos geográficos o los ataques piratas y de los indios. El autor menciona como ejemplo el tramo del Darién a Portobelo, en donde las causas del declive de las ciudades persisten aún para el siglo XVIII, con énfasis en el pacífico centroamericano, en dónde "los misquitos forzaron a diversos asentamientos aislados a replegarse hacia la costa del Pacífico, más poblada y mejor defendida" (Musset, 2011, p. 180).

99. Ver los interesantes comentarios sobre las peripecias de Oviedo que causaron su retorno a España en julio de 1523 y el abandono de sus responsabilidades en Santa María la Antigua del Darién en *Historia General y Natural de las Indias*, de Oviedo en Mena (2011).

eurocéntrico que se proponía ordenar el territorio "desde arriba" (Martínez, 2019). Igualmente, se han comparado las ideas de los conquistadores, desde Balboa hasta Andagoya, con una suma de frustraciones en la conquista del Darién. Se ha considerado que, incluso al final del siglo XVIII, hubo ingenieros utópicos como Antonio de la Torre y Miranda: "otro de los utópicos, cuando planteó las fundaciones en la costa del Mar del Norte desde San Blas hasta el golfo del Darién" (González Escobar, 1996, p. 71). De otra parte, en los documentos se evidencia un factor poco mencionado en el ejercicio del control por parte de la monarquía hispánica, a saber, la distancia de sus territorios de ultramar[100].

En una vía paradojal, aquella que une las utopías desde los tiempos de la Conquista hasta los albores del siglo XIX, el análisis de la textura de los documentos que emanan de las exploraciones conduce a las contradicciones de la modernidad hispánica. En los documentos oficiales prima una ambivalencia derivada de las leyes contradictorias y de los conceptos de los ministros, manifiestos en una serie de discursos innovadores, pero en un proceso desordenado que los hacía difíciles de aplicar (Kuethe, 1993). Esto explica, en mucho, el desencuentro entre la realidad de los territorios marino costeros de la Nueva Granada con algunos de los documentos y descripciones; y de ello nos quedan a buen recaudo los diarios de navegación de cabotaje, en general los respaldados por las Coronas que disputaron a España sus conquistas, y, en particular, los realizados por los oficiales de la Corona para el control del espacio marino costero.

Estos textos se pueden inscribir en la esfera de un espacio ideal construido por el discurso de la legalidad y de la ley. Como lo denomina Michel Foucault, "la ley trabaja en el ámbito imaginario, pues imagina y sólo puede formularse al imaginar todas las cosas que podrían hacerse" (Foucault, 2006, p. 66). Así que, no solo los mencionados viajeros isabelinos fueron tras una utopía, también el Estado ideal del Gobierno borbónico se impuso grandes viajes y cortas expediciones para dominar los territorios de ultramar. En la punta de esta lanza fue precisa la mirada del geógrafo. En los territorios costeros americanos, el flujo de lineamientos jurídicos para el cumplimiento de aquellos ideales se desmoronaría cuando emergieran los propios de las Independencias de los territorios neogranadinos.

---

100. Al respecto se puede consultar "Geografía y poder en el siglo XVII indiano: el factor distancia en el incumplimiento de la norma" (Serrera, 1998).

La idea respaldada por Arévalo de unir los mares por un camino interoceánico entre el puerto de la Carolina, en la Mar del Norte, con salida a puerto Príncipe en la Mar del Sur, también fue una utopía sustancial que solo tomaría forma en los albores del siglo XIX con el inicio del canal interoceánico (Zapatero, 1965). Pero la mayor de las utopías fue quizás la de enfrentar por todos los medios la irreductibilidad de los darienitas. En el viaje que hacen hasta nosotros los documentos de archivo, hallaremos borradores de corografías y relatos de desencuentros con las difusas reglas de juego impuestas por los nativos. Como sabemos, al final, fueron ellos quienes prevalecieron.

EPÍLOGO CARTOGRÁFICO



“Mapa que demuestra lo que verdaderamente es la Provincia de la Nueva Castilla del Oro, y por otro nombre del Darién, sacado exactamente con el número de los Pueblos de aquellos indios bárbaros, sus ríos, con sus nombres, unos y otros, con sus dos Mares Norte y Sur: Dedicado al Exmo. Sr. Don. Manuel de Godoy, Príncipe la Paz, Duque de la Alcudia, y Primer Ministro y secretario universal del Rey”. Autor: Manuel Miguel Andrés García, Administrador por S. M. de Correos de la Ciudad de Panamá. Año: 1795. Ubicación o Fuente: Biblioteca Nacional de España / Salas de Geografía y Planos, ref. MR_000043_0234.

Transcripcion del mapa

Los cincuenta y nueve pueblos que contiene este mapa con la propia figura del mar: que son de indios gentiles contra quienes se intentó la conquista el año de 1784 y duró hasta el de 1791, sin ningún efecto favorable, en cuyo tiempo estuvieron cuatro mil y más hombres contra ellos sin poder entrarles por ignorar los caminos y el número y situaciones de los pueblos, contentándose con mantenerse en varios establecimientos en las playas, inmediatas a los bosques en que viven los indios con lo que solo se logró el efecto de cortarles por dicho tiempo el trato que tenían y han vuelto a tener después con el inglés. Todos citados pueblos tienen su camino de unos a otros según están señalados con la color y figura del margen, son difíciles de saber si no se arreglan en un todo en la explicación que por menor hago en la 2.ª parte de mi proyecto de toda esta provincia, tan respetada siempre por la oposición de dichos indios bárbaros contra nosotros y los continuos daños, que nos tienen hechos, y nos hacen diariamente, según y como acostumbran traicioneramente como usaron en el río Bayano, a fines del año de 1794 que mataron siete hombres y cuatro en playón grande en la costa del Norte, no obstante los convenios de paz que trataron con el Virrey antes de levantar o quitar los establecimientos o sitios. Dichas poblaciones tienen después de los citados caminos (estos solo les sirven para pasar a tratar y comerciar de unos a otros pueblos) varias picaduras o abreviaderos cuasi siempre imperceptibles por los cuales en breves horas se hallan en el paraje a donde quieren ir a hacer el daño según está demarcado en el plano, con figura y color del margen, y hablo igualmente por menor en la 2.ª parte de mi proyecto, para mayor conocimiento en lo sucesivo pues por estos abreviaderos han hecho y hacen de continuo grandes daños y los hicieron a las tropas durante los establecimientos contra ellos como que saben manejar toda arma muy bien y siempre se han hallado y se hallan enseñados y abastecidos de municiones que les venden los ingleses a cambio de cacao, zarza, carey, puercos de castilla, maderas, etcétera. Los diez y siete pueblos del mapa que se hallan con la figura del margen donde Panamá capital de todo su istmo, cruces y la Gorgona a orillas del Río de Chagres.

Chagres. A la boca de dicho río. Portobelo en la costa del Norte, el palenque en la propia costa entre Portobelo y Punta de San Blas. Chepo a orillas del Río Bayano y los diez restantes se hallan en la Provincia del Darién, desde Boca Chica hasta Cana a orillas y inmediaciones

del Río Tuira y el de Chucunaque a saber el fuerte de Yavisa que fue creado capital el año de 1760. Fuerte del Real de Santa María cuya población es la más antigua de toda la Provincia, sirvió de capital hasta el año de 1760. Sus habitaciones como en los restantes son de palma; fuerte de Cana ha sido la mayor de toda esta Provincia, aun se ven sus grandes fragmentos, más sus muchas riquezas han sido la causa de su desolación porque la codicia de los extranjeros por esta parte Istmo fortalecían sus escuadras, la saquearon varias veces a saber, los ingleses el año de 1712. Los franceses a las órdenes de M. Tibon con 80 de su nación y 300 indios del golfo la asoló a sangres y fuego el de 1724. Después, el año de 26 y 27, el mestizo Luis García sublevó todos los indios de la Provincia, se hizo cabeza y acabó de exterminar cuanto había quedado así en Cana como en los demás pueblos que igualmente llevó a sangre y fuego: fuerte de Chapigana, su población en el día es de […] vecinos como la de Cana, apenas hay terreno para más y van a hacer sus sementeras a otras partes. El pueblo de naturales de Tichichi son leales a los españoles, tiene algunas sementeras. Pueblo de naturales de Pinogana, son sus vecinos muy aplicados a la agricultura, cogen de todos frutos y tienen labrados más de 69 pies de cacao, no son aplicados a sacar oro y todos son sacados de la gentilidad, vivían unos y otros en el centro del istmo tanto a la parte del Norte, como a la del Sur, Pueblo de Molineca, también de naturales, en el cual como en el antecedente hay algunos mestizos varones y hembras, hijos de los franceses forajidos en el istmo, y también son inclinados a la agricultura, benefician cerca de 59 pies de cacao. Sitio de Sucuti, su vecindario son labradores, cogen de todos frutos de temperamento cálido tienen sobre 20 pies de cacao y las mujeres sacan su bien jornal lavando oro. Sitio de la marea, su vecindario es de labradores. Aunque muy corto su temperamento es fresco, el terreno fértil habrá como 500 pies de cacao y buenos lavaderos de oro en que se ejercitan las mujeres. Pueblo de los chocoes. Este está inmediato al de Tichiche es nuevamente formado, aunque en corto número y goza de las propias comodidades de Tichiche. El soberano gasta anualmente en mantener estas cortas poblaciones que se hallan todas a la parte del Sur treinta y dos y treinta y tres mil pesos que al cabo de cada diez años suman trescientos treinta mil pesos, que destinados en hacer de una vez la conquista formal de todo el istmo, serán más bien lucidos y al mismo tiempo resultarán a las dos majestades distintos beneficios según por menor señalo los medios para ello en la 2.ª parte de mi Proyecto.

A esta Provincia o parte del istmo, la bañan como en ella se demuestra multitud de preciosos ríos, pero entre ellos hay cinco principales, los cuatro de ellos desaguan al Mar del Sur, y el otro a la del Norte a saber. El principal es el de Chucunaque por ser navegable por catorce días hasta cerca de sus cabeceras, su raudal es suave, su ancho cuasi igual por todas partes por él puede subir balandras hasta el salto que es día y medio más arriba de Yavisa sus cabeceras y bajerías están hermoseadas con copiosos plantos de cacaos laboreados por indios gentiles de los pueblos, de Asuenati, Morti; Tiarnucaca, Aguapile, Saturnaca, Taimatinaca, Segargandi y Pinogandi del que recogen crecidas cosechas y conducen a hombros diariamente al pueblo de Putrugandi que es un día de camino de Sur a Norte, en donde celebran su venta a los ingleses, y es digno de admiración que unos hombres gentiles criados como brutos en unas ásperas montañas nos den tan ventajoso ejemplo y hasta ahora no se ha querido tomar por nosotros teniendo mejores tierras y muy fértiles, como para el cultivo de cacaos y cuanto se quiera que ha sido y es el alma y ser de las provincias de Guayaquil, Caracas, etcétera. Este grano y así como el cualesquier otro de agricultura se ven despreciados aun poseyendo los más precios ríos y bajerías como son algunos de ellos el de Chagres y Cruces de más de veinte y cinco leguas navegables [ilegible] su cabeceras el de Cocle, aún más que el que acabo de decir sin otros muchos que como ellos desaguan a la parte del Norte y a la del Sur los muy famosos nombrados Río Grande, Caimito, Río de Nata, el de Santa María, el de la Villa y Guarare, el de Chiriquí viejo y nuevo todos dilatadísimos y navegables por muchos días, sin un gran número de ellos que dejo de nombrar por no ser molesto y todos estar hechos ásperas y enmarañadas montañas y ellos los más sucios llenos de grandes árboles caídos y atravesados sobre de ellos y es así como se ven.

El segundo es el de Tuira, que dirige su nacimiento hacia la Provincia del Chocó que desagua en el de Chucunaque y es navegable hasta la boca de Pucro, el cual con todos los que desaguan en él. Se hallan incultos, llenos de grandes montañas, como todos los demás terrenos, bajerías y Ríos que dominan las cortas poblaciones que mantiene en aquel rincón de la Provincia el soberano, desde el primer pueblo, que es Chapigana hasta el último que lo es el de Cana y cuando más si hay algunos laboriosos son solo aquellos pueblos de naturales extraídos de la gentilidad que ya tengo citados. El tercero es el de Sabanas que es muy fértil, pero abandonado a causa de ser muy traficado

de los indios gentiles desde donde atraviesan también al Río Congo ya hacen sus hostilidades en la costa a las canoas de tráfico y no asaltan al mal construido fuerte de Chapigana que tienen al frente porque no se atreven a hacer la travesía de la Bahía o Río que tiene más de una legua de ancho (esta picadura que hay desde el río Arreti que desagua en río Sabanas hasta la boca del Morti, un poco más abajo, que desagua en el de Chucunaque se hace viaje solo de dos días no cabales y por Río Arriba de Chucunaque hasta Asuenati y Morti, se necesitan 20 días de forma que por este abreviadero causaron muchos daños los indios bárbaros a nuestro establecimiento de Sabana, en que pereció mucha gente durante el sitio, sin que jamás los nuestros pudiesen comprender por donde hacía el enemigo tan pronto viaje siendo tan dilatado por el río, y así para que en todo tiempo hay mejores luces me ha parecido conveniente señalar con puntos nacares dicho abreviadero o picadura advirtiendo juntamente que como no es como camino, es imperceptible y así no se pondrán a hacer por él viaje que no sea con baqueano por cuyo rumbo es fácil llegar pronto a cuantas poblaciones hay en cabecera de Chucunaque y aun a las de Bayano que se halla inmediata a él. El cuarto es el de Bayano que como acabo de decir tiene su cabecera cerca del de Chucunaque y en ella los siete pueblos de indios gentiles y por otro nombre los de Bayano los cuales son muy traicioneros y igualmente celosos y son los más temidos hasta aquí, son menos aplicados a laborear y solo cultivan el maíz, yuca y plátano, pasan la vida de animales dados a todo género de vicios y maldades y tienen muy poco o ningún roce o trato con los demás y los sitios donde habitan son los más montuosos y todos los veranos ponen cuarenta de ellos de centinela en el Río Ignati y Sueti con otras centinelas más avanzadas por ser tiempo en el cual se les puede ir a perseguir pues en invierno bien saben ellos que aunque queramos es imposible por lo incesante de las aguas y lagunares a que se agrega el ningún camino que hay y el mucho monte que se tiene que pasar; desde sus pueblos hay seis caminos que pasando la cordillera caen a las poblaciones de la costa del Norte por unos en medio día y por otros en un día y medio. El quinto es el de Atrato que desagua en el centro del Golfo del Darién y dirige sus cabeceras hasta la Provincia de Quito, hasta donde es navegable y sirve antes a la del Chocó, siendo muy usable su navegación por aquellos parajes, pero ninguno [ilegible] el Golfo por temor de los indios de él. Entre el Río de Tigla y Arqua, que desaguan a una laguna que dirige sus [ilegible] a Río Atrato, hay una laguna de la que

salen el Río Sueti y el Río y de este, el de Mamagandi, sumergiéndose en sus [cortado] sin saber si siguen al Sur que es a donde se dirigen dichos ríos o si retroceden a la parte del Golfo al Norte cortado] de río Azúcar que desagua al Norte y de la del de Parri que desagua en Bayano al Sur hay un [cortado] que los indios llaman Cueva los cuales no se comunican con ninguno de los demás [cortado] indios que ignoran el idioma profesan no que secta siguen ni de que o como lo pasan y que lo único [cortado] ha sido quemar pedazos de monte como para rozas y que para ninguna parte tienen cami [cortado] jamás y que si caminan es de noche. Los indios de la costa del Norte, tienen grandes cultivos grandes [cortado] como son los de Caimán y varios de su inmediación, Toro, Acandi, Asuena, Chucún, Navagandi, y muchos otros cuyo grano: con las grandes partidas de cerdos de Castilla que crían las grandes [cortado] el mucho carey que pescan como única costa de ello y varias maderas y canoas que [cortado] a los ingleses a cambio de fusiles, pólvora, chaquiras, navajas, sables, hachas, machetes y [cortado] su trato y no el nuestro a que se agrega que los mismos ingleses les dan muchos títulos de capitanes [cortado][101].

101. Transcripción de Nara Fuentes. Biblioteca Nacional de España, octubre de 2019.

Bibliografía

Fuentes primarias y facsimilares

Abreu Bertodano, Félix Joseph. *(1746). Tratado jurídico político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso,* Cádiz, España: Imprenta Real de Marina.

Ahern, Maureen. *(1540-1992).* "La articulación de la alteridad en la frontera del norte: Relatione della navigatione & scoperta de Fernando de Alarcón", en: Costigan, Lucía Helena; González, Beatriz, *Crítica y descolonización: el sujeto colonial en la cultura latinoamericana*. Caracas: Ediciones de la Universidad Simón Bolívar y The Ohio State University, Colección Fuentes para la Historia de Venezuela, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia de Venezuela.

Anguiano y Belorado, Manuel. *(1801). Atlas histórico de Cartagena de Indias,* Madrid: Archivo General del Ejército Madrid, América, Armario 1, tabla 7, cartera 2, n.° 85 bis, ref. At. i68bis.

Anónimo. *(1849), Derrotero de las Antillas, de las costas de tierra firme y de los Estados Unidos del Norte de América, Madrid: Editorial Imprenta Nacional.*

Alcedo y Herrera, Dionisio. *(1761-1891).* "Descripción del comercio de Centroamérica", en: *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia*, recopilada por Antonio B. Cuervo, tomo II, costa Pacífica de las costas colombianas, Bogotá: Imprenta de Vapor. Edición de 1891.

Bellín, Jacques Nicolás. *(1764). Le petit atlas maritime: recueil de cartes et plans des quatre parties du monde*. Ejemplar de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Libros Raros y Manuscritos, ref. 817973.

Bouguer, Pierre. *(1749-2014). Relación abreviada del viaje al Perú.* Edición facsimilar. Traducción, introducción y notas de Armando Espinosa Baquero, Bogotá: Edición de la Academia de Ciencias Geográficas, Universidad del Quindío y Sociedad Geográfica de Colombia.

Caballero y Góngora, Antonio. *(1787-1920).* "Papeles de la Convención de Paz y vasallaje celebrada por los indios del Darién, con el excelentísimo señor virrey de Santa Fe, don Antonio Caballero y Góngora". Documento del Archivo Histórico José Manuel Restrepo, en: *Efemérides y Anales del Estado de Bolívar*, pp. 458 a 463, compilado por Manuel Ezequiel Corrales, tomo I. Otra

transcripción se puede ver en el *Boletín de Historia y Antigüedades,* XIII (148, junio de 1920), 197-202.

Carrión, Juan. *(1749-1891).* "Descripción de la provincia del Darién". Documento del Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid, Fondo Noticias Hidrográficas de América Septentrional, tomo II MS. 320, tomo III Ms. 321. También hay una transcripción de este documento en Cuervo, Antonio, *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia,* Bogotá: Imprenta de Vapor, tomo II pp. 222 a 244.

De Chaves, Alonso. *(1528). Quatri partitu en cosmographia pratica o Espejo de navegantes,* documento original, ref. 9/2791. Restaurado Ex-libris ms. "del Colegio de la Compañía de Jesús de Monforte Ad Usum Bibliotecae", Madrid: Real Academia de la Historia de España.

Dampier, William. *(1719). A Collection of voyages,* edición facsimilar, vol. IV, Londres: Instituto Paul's Church.

De Alcedo, Antonio. *(1787). Diccionario geográfico-histórico de las Indias occidentales o América con la descripción de sus provincias, naciones ... y noticia de los sucesos más notables de varios lugares*, tomo II, pp. 3-5, Murcia: Editorial Imprenta de Manuel González, 1787, Biblioteca Provincial de Murcia.

De Arévalo, Antonio. *(1763-2014).* "Compendiosa relación de la provincia del Darién", documento original del Archivo del Servicio Histórico de Madrid, rollo 57. Transcripción de Carl Langebaek, Bogotá: Boletín de Arqueología de la FIAN, 4 (1, 26 de noviembre), 41-50.

De Arévalo, Antonio. *(1769-1891).* "Mejoras proyectadas en el puerto de Cartagena por Antonio Arévalo. Proyecto de cerrar la abertura de Boca Grande y resguardar las murallas del norte de Cartagena de Indias". En Cuervo, Antonio, *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*, Bogotá: Imprenta de Vapor, tomo II, pp. 222-244.

De Arévalo, Antonio. *(1761).* "Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién". Biblioteca de la Real Academia de la Historia Madrid, España, ref. 9/6271(1). 88 folios.

De Arévalo, Antonio. *(1764-1962).* "Informe sobre Cartagena de Indias dirigido al Virrey Pedro Mesía de la Cerda", en: Tercer Congreso Hispanoamericano de Historia-Segundo de Cartagena de Indias, Cartagena de Indias, 10-16 noviembre, 1961, tomo

primero, Cartagena: Academia de la Historia de Cartagena de Indias, pp. 327-352.

De Arévalo, Antonio. *(1761-2020)*. "Descripción del golfo del Darién" contenida en el documento: "La comarca del Chocó, el golfo de Urabá, el río Atrato, las provincias del Zitará y Darién". En *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia*, Impresión dirigida y revisada por Francisco Javier Vergara, 1891-1894, Madrid: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, tomo I, Fundación Ignacio Larramendi.

De Arévalo, Antonio. *(1773-2001)*. "Informe sobre la situación y el estado general de la provincia del Río del Hacha". Archivo General de la Nación, Milicias y Marina, Legajo 119, ff. 453-468. Transcrito en: "Antonio de Arévalo y la frontera de la península de la Guajira 1770-1776". Presentación, transcripción y notas de José Polo Acuña, *Revista Taller de la Historia,* 1 (1), 213-250.

De Arévalo, Antonio. *(1774)*. "Descripción y discursos sobre las provincias de los indios Guaxiros del Río del Hacha para la inteligencia de su situación, población y frutos", Archivo Histórico Militar de Madrid, ref. 5-2-5-15.

De Ariza, Andrés. *(1754-1774)*. "Comentos de la rica y fertilísima provincia del Darién año de 1774 por don Andrés de Ariza, gobernador de la provincia, al virrey don Manuel Güirior. Relación de documentos del gobernador Andrés de Ariza relatando el estado de la provincia del Darién en el año de 1754", Biblioteca Nacional de Colombia, Sala de Documentos Raros y Manuscritos, ref. VFDU1-1500-RM 00160-Pieza 1, fol. 1. Comentos.

De Castellanos, Juan. *(1594-1997)*. *Elegías de varones ilustres de Indias,* edición facsimilar, Bogotá: Editorial Gerardo Rivas Moreno.

De Guevara, Antonio. *(1539)*. *Arte de marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas. Compuesto por el ilustre, y reverendísimo señor D. Antonio de Guevara obispo de Mondoñedo, predicador, y cronista, y del Consejo de su Majestad. Dirigido al ilustre señor D. Francisco de los Cobos comendador mayor de León del Consejo de Estado de su Majestad,* Madrid: Impreso por la Viuda de Melchor Alegre.

De La Cosa, Juan. *(1504)*. *Documento, asiento y capitulación que se tomó con Juan de la Cosa para ir a descubrir. Medina del Campo 14 de febrero de 1504.* Archivo General de las Indias, Fondo Indiferente General, 418, libro 1.

De La Torre y Miranda, Antonio. *(1783)*. "Informe de Antonio de la Torre y Miranda para los medios de evitar los excesos de los indios del Darién contra las nuevas poblaciones en la provincia de Cartagena en vista del que cometieron en la de San Jerónimo de Buenavista". Archivo General de Indias de Sevilla, Fondo Santafé, documento número 552.

De Laet, Johannes. *(1640-2018). Nuevo Mundo o descripción de las Indias Occidentales: octavo y noveno libro,* Fuentes Crispín, Nara, Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia y Embajada de los Países Bajos en Colombia.

De Lorenzo, José; de Murga, Gonzalo y Ferreiro y Peralto, Martín. *(1864). Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano, y las más usadas en los buques de vapor,* Madrid: Imprenta, Establecimiento Tipográfico de Fortanet.

De Narváez y la Torre, Antonio. *(1805-1965)*. "Discurso del Mariscal de Campo de los Reales D. Antonio de Narváez y La Torre sobre la utilidad de permitir el comercio libre de neutrales en este reino; a petición del Real Consulado de esta ciudad por representación que hizo al Exmo. Sr. D. Antonio Amar y Borbón", en: Ortiz, Sergio Elías, *Escritos de dos economistas coloniales: don Antonio de Narváez y La Torre y don José Ignacio de Pombo.* Compilación e introducción por Sergio Elías Ortiz, Bogotá: Editorial Banco de la República.

De Vargas, Javier. *(1757-1891)*. "Reconocimiento de la costa de mosquitos y establecimientos ingleses en ella por orden del Virrey del Nuevo Reino de Granada". *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia,* de Antonio Cuervo, sección 1, Geografía y Viajes, tomo I, Costa Atlántica. Impresión dirigida y revisada por Francisco Vergara, Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos.

Donker, Hendrick. *(1660). The Sea-atlas or The Watter-world*, Ejemplar de la Biblioteca Nacional de Colombia, también en Mapoteca Digital http://bibliotecanacional.gov.co/es-co/colecciones/biblioteca-digital/mapoteca

Espinosa y Tello, José. *(1809-2013). Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los españoles en distintos lugares del globo, que han servido para formación de las cartas de marear*, Biblioteca Nacional Hispánica http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?pid=d-1677909

Fernández De Gamboa, Sebastián. *(1696-1717)*. "Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar en todo lo que pertenece a su arte", Biblioteca Digital Hispánica, ref. Mss/,1717 http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000087343&page=1

Fidalgo, Joaquín Francisco. *(1805-1891)*. "Golfo de Urabá o del Darién del Norte", en: *Derrotero de las costas de la América Septentrional que explica las cartas esféricas de las costas de la Guajira y provincias del Río de la Hacha, Santa Marta, Cartagena de Indias, Darién del Norte y Portobelo,* Expedición Fidalgo, *Colección de documentos inéditos sobre la Geografía e Historia de Colombia,* de Antonio Cuervo, Sección 1, Geografía y Viajes, tomo I, Costa Atlántica, impresión dirigida y revisada por Francisco Vergara, Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos.

Fidalgo, Joaquín Francisco. *(1805-2011)*. *Derrotero de la Expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810),* edición facsimilar, editado por Camilo Domínguez Ossa, Hernando Salcedo Fidalgo y Luisa Martín-Merás Verdejo, Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Güirior, Manuel. *(1776-1954)*. "Relación del estado del virreinato de Santa fe, por el excelentísimo señor don Manuel de Güirior al excelentísimo señor don Manuel Antonio Flores", en: *Relaciones de mando de los virreyes de la Nueva Granada: memorias económicas,* edición preparada por Gabriel Giraldo Jaramillo, Bogotá: Editorial Imprenta del Banco de la República.

Hakluyt, Richard. *(1589-1988)*. *The Principal Navigations, Voyages, and Discoveries of the English Nation*: *Made by Sea or Over Land to the Most Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at Any Time within the Compasse of These 1500 Years,* Londres: Impreso y editado por George Bilhop, Ralph Newberie y Robert Barker, 1589. Hakluyt, Richard, *Principales viajes, expediciones, tráfico comercial y descubrimientos de la nación inglesa*, vol. 1. Traducción y estudio de Pérez Bustamante, España: Editorial Atlas.

Macarte y Díaz Dionisio. *(1798)*. *Lecciones de navegación o principios necesarios a la ciencia del piloto por Dionisio Macarte y Díaz de la orden de San Juan teniente de fragata graduado de la Armada y primer maestro de la Academia de Pilotos de ella en el departamento del Ferrol,* Madrid: Imprenta de Sancha.

Monti, Francisco Xavier. *(1761-2020)*. "Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia y golfo del Darién" por el teniente

de navío Francisco Xavier Monti, 1761, en: Cuervo, Antonio, *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia,* edición revisada por Francisco Vergara, Madrid: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, tomo I, Fundación Ignacio Larramendi.

O'scanlan, Timoteo. *(1831). Diccionario Marítimo Español,* Madrid: Imprenta Nacional de España.

Pimienta, Juan. *(1700-1932).* "Campaña de don Juan Pimienta, gobernador de Cartagena contra los escoceses del Darién. Diario de operaciones, año 1700", *Boletín de Historia y Antigüedades*, 19 (224-225, septiembre, octubre de 1932), 646-664.

Portocarrero, Pedro de León. *(1620-2009). Descripción del virreinato del Perú,* traducción del portugués original al castellano por Isabel Araujo Branco, edición y prólogo de Eduardo Huarag Álvarez, Lima, Perú: Editorial Universidad Ricardo Palma.

Ringrose, Basil. *(1682-1992). A sea Atlas and sailing directions of the pacific coast of the Americas,* en: Howse, Derek y Thrower, Norman, *A bucanner's atlas South Sea Waggoner*; comentarios de Tony Cimolino y prefacio de David B. Quinn, Oxford: Editorial Universidad de California.

Santacilia, Jorge Juan y De Ulloa, Antonio. *(1826).* "Noticias secretas de América sobre el estado naval, militar, y político de los reinos del Perú y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile: gobierno y régimen particular de los pueblos de indios: cruel opresión y extorsiones de sus corregidores y curas; abusos escandalosos introducidos entre estos habitantes por los misioneros: causas de su origen y motivos de su continuación por el espacio de tres siglos. Escritas fielmente según las instrucciones del excelentísimo señor Marques de la Ensenada, primer secretario de Estado y presentadas en informe secreto a S. M. C. el señor don Fernando VI". Facsimilar de la editorial David Barry, Londres: Imprenta Taylor.

Santacilia, Jorge Juan. *(1757). Compendio de navegación para el uso de los caballeros guardias-marinas; en la Academia de los mismos Caballeros,* Cádiz: Imprenta de Marina, Calle de San Francisco.

Shakespeare, William. *(1612-1960). La tempestad,* edición facsimilar, Madrid: Editorial Espasa Calpe.

Thornton, John y William Fisher. *(1775-1789). The English Pilot. Describing the West-India Navigation, from Hudson's Bay to the*

River Amazones. The Whole Being Much Enlarged and Corrected, with the Additions of Several New Charts and Descriptions. By the Information of Divers Able Navigators of Our Own and Other Nations, Londres: Editores Mount and Davidson.

Wafer, Lionel. *(1689-2011)*. "Wafer's Secret Report". En: A New Voyage and Description of the Isthmus of America, by Lionel Wafer: Surgeon on Buccaneering Expeditions in Darien, the West Indies, and the Pacific, from 1680 to 1688. With and "Davis' Expedition to the gold Mines", pp. 133-152, Oxford: The Hakluyt Society https://indianculture.gov.in/flipbook/108433

Walburger, Jacobo. *(1748-2006)*. "Breve noticia de la Provincia del Darién, de la ley y costumbres de los indios, de la poca esperanza de plantar nuestra fe, y del número de sus naturales", edición facsimilar de Carl Henrik Langebaek, Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Ciencia Política, CESO, Ediciones Uniandes.

Wassen, Henry. *(1739-1940)*. *Anonymous Spanish Manuscript from on the Province Darien; a Contribution to the Colonial History and Ethnography of Panamá and Colombia*, facsimilar editado por el Ethnographical Museum, Goteborg: Editorial Etnologiska Studier.

Fuentes secundarias

Acevedo Latorre, Eduardo. *(1971)*. *Atlas de mapas antiguos de Colombia*: siglos XVI a XIX, Bogotá: Litografía Arco.

Afanador Franco, Fernando; Carvajal Díaz, Andrés Felipe; Franco Arias, Diana Aillen; Orozco Quintero, Fernando Jesús; Pacheco Gómez, Jesús David; Gutiérrez Briceño, Julio César. *(2022)*. *Atlas geomorfológico del litoral Caribe colombiano,* Bogotá: Editorial de la Dirección General Marítima DIMAR.

Álvarez Rubiano, Pablo. *(1944)*. *Pedrarias Dávila. Contribución al estudio de la figura del "Gran Justador", gobernador de Castilla de Oro y Nicaragua,* Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Anadon, José. *(1993)*. "Colonialismo lingüístico y defensa del indígena; el concepto de bárbaro", en: *Ruptura de la conciencia hispanoamericana,* José Anadón, comp., pp. 173-211, México: Editorial Fondo de Cultura Económica.

Armitage, David. *(2000). The ideological origins of the British Empire*, Cambridge: Cambridge University Press.

Arrom, Juan José. *(1963). Esquema generacional de las letras hispanoamericanas: ensayo de un método*, Bogotá: Editorial Instituto Caro y Cuervo.

Bailyn, Philip D. *(1991). Strangers Within the Realm Cultural Margins of the First British Empire,* North Carolina: Editorial Omohundro Institute of Early American History and Culture and the University of North Carolina Press.

Barbour, James Samuel. *(1907). A history of William Paterson and the Darién Company,* Londres: Editorial Blackwood.

Bassi, Ernesto. *(2016). Aqueous Territory; Sailor Geographies and New Granada's Caribbean World,* Durham and London: Duke University Press http://dx.doi.org/10.15648/hc.37.2020.10

Bernard, Oliver y Zambrano Fabio. *(1993). Ciudad y territorio: el proceso de poblamiento en Colombia,* Bogotá: Fundación de Estudios Históricos Misión Colombia, Universidad Nacional de Colombia, Instituto Francés de Estudios Andinos, Academia de Historia de Bogotá.

Bitterli, Urs. *(1981). Los salvajes y los civilizados: el encuentro de Europa y Ultramar,* título original: Die Wilden und die zivilisierten, traducción de Pablo Sorozábal, México: Fondo de Cultura Económica.

Bolaños, Álvaro Felix. *(1992).* "El subtexto utópico en un relato de naufragio del cronista Fernández de Oviedo", en: *Crítica y descolonización: el sujeto colonial en la cultura latinoamericana,* Costigan, Lucía Helena; González, Beatriz, coord., pp. 112 a 126, Caracas: Ediciones de la Universidad Simón Bolívar y The OHIO State University, Colección Fuentes para la Historia de Venezuela, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia de Venezuela.

Bonnichon, Philippe. *(1992). Los navegantes franceses y el descubrimiento de América, siglos XVI, XVII y XVIII*, Madrid: Editorial Colecciones Mapfre 1492, Editorial Mapfre.

Bradley, Peter T. *(1992). Navegantes británicos,* Madrid: Editorial Mapfre.

Brewer Carias, Allan R. *(2008). El modelo urbano de la ciudad colonial y su implantación en Hispanoamérica*, Colección Derecho Urbanístico, n.° 1, Bogotá: Editorial de la Universidad Externado de Colombia.

Burke, Peter. *(2019)*. ¿Qué es la historia del conocimiento?: cómo la información dispersa se ha convertido en saber consolidado a lo largo de la historia, título original: ¿What is the History of Knowledge?, traducción de María Gabriela Ubaldini, primera edición, Buenos Aires: Siglo Veintiuno.

Buti, Gilbert. *(2019)*. "Sur la route du grand cabotage européen. Navires nantais dans le port de Marseille au XVIIIe siècle", en: *Horizons atlantiques: Villes, négoces, pouvoirs,* París: Martine Acerra y Bernard Michon.

Capel, Horacio. *(1981)*. "Los diccionarios geográficos de la Ilustración española", *Revista Geo Crítica: Cuadernos Críticos de Geografía Humana, Cátedra de Geografía Humana,* Barcelona: Universidad da Barcelona.

Capel, Horacio. *(2003)*. "La actividad de los ingenieros militares y el patrimonio histórico: el patrimonio construido y el bibliográfico, cartográfico y documental", *Revista SCRPTA VERA*, edición electrónica de trabajos publicados sobre geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona.

Capel, Horacio. *(2017)*. "Construcción del Estado y creación de cuerpos profesionales científico-técnicos: los ingenieros de la monarquía en el siglo XVIII", en: *Proyección en América de los ingenieros militares: siglo XVIII,* Francisco Segovia y Manuel Novoa, eds. Serie Publicaciones de Defensa, Madrid: Ministerio de Defensa.

Capel, Horacio; García, Lourdes; Moncada, Omar; Olivé, Frances; Rodríguez, Santiago; Sánchez, Joan-Eugeni y Tello, Rosa. *(1983)*. *Los ingenieros militares en España siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona: Ediciones de la Universidad de Barcelona, Catedra de Geografía Humana.

Cardoso Lopes, María Manuela. *(2001)*. *António Vieira pioneiro e paradigma de interculturalidade,* primera edición. Lisboa: Chaves Ferreira, Publicaciones S.A.

Carcelén Reluz, Carlos Guillermo. *(2009)*. "Spying, war and mercantile competition in 17th Century. The Jewish Portuguese Pedro de León Portocarrero, author of the Descripción del Virreinato del Perú", traducido por la *Revista Investigaciones Sociales,* 13 (22), 101-116.

Castillero Calvo, Alfredo. *(2019). Nueva historia general de Panamá,* vol. I, tomo 1, Panamá: Comisión del Bicentenario de la Fundación de Panamá, Alcaldía de Panamá.

Cei, Galeotto. *(1995). Viaje y descripción de las Indias, 1539-1553*, vol. 12 de Colección V Centenario del Encuentro entre Dos Mundos, n.° 12, Lovera, José Rafael, ed., Caracas: Editorial Fundación Banco Venezolano de Crédito.

Colmenares, Germán. *(1989). Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada,* Bogotá: Banco Popular.

Conde Calderón, Jorge Enrique. *(1999). Espacio, sociedad y conflictos en la provincia de Cartagena, 1740-1815,* Barranquilla: Editorial Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico.

Conde Calderón, Jorge Enrique y Sánchez Mejía, Hugues. *(2019)*. La integración política de negros, mulatos, pardos y zambos al orden hispánico: los sitios de libres en el Nuevo Reino de Granada. *Panorama Económico,* 27 (4), 764-782 https://doi.org/10.32997/2463-0470-vol.27-num.4-2019-2574

Costigan, Lucía Helena; González Sthepan, Beatriz (coord). *(1992). Crítica y descolonización: el sujeto colonial en la cultura latinoamericana,* Caracas: Ediciones de la Universidad Simón Bolívar y The Ohio State University, Colección: Fuentes para la Historia de Venezuela, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia de Venezuela.

Chang-Rodríguez, Raquel. *(1982). Violencia y subversión en la prosa colonial hispanoamericana, siglos XVI y XVIII,* Madrid: José Porrúa Turanzas.

Delumeau, Jean. *(2008). El miedo en Occidente (siglos XIV-XVIII),* México: Editorial Taurus.

De la O. *Torres, Rodrigo Alejandro*. (2020). *De corsarios, mares y costas, el corso en la construcción del espacio y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe, 1527-1620,* primera edición, Aguascalientes México: Editorial Universidad Autónoma de Aguascalientes.

Delgado López, Enrique. *(2010).* "Las Relaciones geográficas como proyecto científico en los albores de la modernidad", *Revista Estudios Mesoamericanos,* 2 (9), 97-106.

De Lizaur y de Utrilla, Antonio. *(2017).* "Aspectos sociales de los ingenieros militares en la América del XVIII", en: *Proyección en América de los ingenieros militares: siglo XVIII,* Francisco Segovia y

Manuel Novoa, eds., Madrid: Serie Publicaciones Ministerio de Defensa.

DIMAR. *(2013)*. *Atlas geomorfológico del litoral caribe colombiano,* Dirección General Marítima de Colombia, Bogotá: Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe.

DIMAR. *(2020)*. *Derrotero de las costas y áreas insulares del Caribe colombiano,* tomo I, Bogotá: Dirección General Marítima Autoridad Marítima y Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).

Eugeni, Joan Sánchez; Capel, Horacio; Moncada, Omar. *(1988)*. *De palas a minerva, la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII,* Madrid: Editorial Libros del Buen Andar, Editorial Serbal, Centro de Investigaciones Científicas CSIC.

Fernández-Armesto, Felipe. *(2006)*. *Los conquistadores del horizonte, una historia mundial de la exploración.* Barcelona: Editorial Destino.

Fondevila Silva, Pedro. *(2011)*. *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*, Murcia: Fundación Séneca; Agencia de Ciencia y Tecnología de la Región de Murcia.

Foucault, Michel. *(2006)*. *Seguridad, territorio, población,* traducido por Horacio Pons, título original: Sécurite, territoire, population. Curso en el Collége de France: 1977-1978. Clase del 18 de enero de 1978, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Forn Álvarez, Hernán. *(2004)*. *Léxico marinero: diccionario náutico ilustrado,* Buenos Aires: Editorial Letemendia Casa Editora.

Fuentes Crispín, Nara. *(2013)*. "Prohibido navegar por el río Atrato so pena de muerte", XV Congreso Internacional de Americanistas, en: *América en la Memoria, Conmemoraciones y Rencuentros*, Bilbao, España: Editorial Universidad de Deusto.

Fuentes Crispín, Nara. *(2007)*. "El desplazamiento de Lionel Wafer por el Darién", *Boletín de Historia de Centroamérica* AFEHC, 33 http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=bul_aff

Fuentes Crispín, Nara. *(2016)*. "Hacia el Mar del Sur por un río de oro: un avistamiento prefigurado en mapas", *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República,* 90, Bogotá: Editorial Banco de la República, Subgerencia Cultural, Biblioteca Luis Ángel Arango, agosto de 2016.

Fuentes Crispín, Nara. *(2017)*. "Las arenas de la Bahía de Cartagena: acerca de un plano de Antonio de Arévalo", *Revista Pórtico,* publicación de la Organización Puerto de Cartagena, *Colección Revista Semana,* 35 (octubre).

Fuentes Crispín, Nara. *(2013)*. *Periplos Ilustrados, Piratas y ladrones,* Bogotá: Editorial Universidad Nacional de Colombia.

Fuentes Crispín, Nara. *(2022)*. *Nuevo atlas histórico marítimo de Colombia, siglos XVI a XVIII,* Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH.

Fuentes Crispín, Nara. *(2020)*. El lugar del sujeto en la historia marítima del Caribe colonial, en: *El sujeto en la historia marítima colonial*, Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH.

Fry, Michael. *(1995)*. *Scotland And The Americas, 1600 to 1800,* introducción de Michael Fry con contribuciones de David Armitage, Robert Kent, Robin Fabel, David Hancock, Ned Landsman, Bruce Lenman y James Mclachlan, Providence Rhode Island: Editorial de John Carter Brown Library.

Galbraith, Douglas. *(2003)*. *La expedición caledonia: una colonia escocesa en Panamá (1698-1707),* Barcelona: Editorial Edhasa.

Galera, Andrés y Víctor Peralta, eds. *(2106)*. *Historias Malaspianas*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC.

Gamboa, Jorge y Kim, You-Jin. *(2022)*. "El incidente del galeón San Felipe y la persecución a los cristianos en Japón (1597): una transcripción del relato de uno de los sobrevivientes", *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* http://journals.openedition.org/nuevomundo/86778; DOI: https://doi.org/10.4000/nuevomundo.86778

Gámez Casado, Manuel. *(2022)*. *Ingeniería militar en el Nuevo Reino de Granada. Defensa, poder y sociedad en el Caribe sur (1739-1811)*, Madrid: Editorial Sílex.

Gámez Casado, Manuel. *(2018)*. "Buscando al enemigo inglés. Expediciones de guardacostas españoles al golfo del Darién, 1767-1768", *Revista Anuario de Estudios Americanos,* 75 (1, enero-junio), 211-236.

Gámez Casado, Manuel. *(2018)*. "De ingeniero voluntario a ingeniero extraordinario. El acceso al cuerpo de Don Antonio Narváez y la Torre", en: *La formación artística. Creadores-Historiadores-Espectadores,*

tomo I, pp. 237-246, Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria. https://www.academia.edu/36908640/De_ingeniero_voluntario_a_ingeniero_extraordinario_El_acceso_al_Cuerpo_de_Antonio_de_Narv%C3%A1ez_y_la_Torre

Gaylord, Mary M. *(2016)*. "La historia verdadera de la escritura en español en la Modernidad temprana: algunas reflexiones americanas", título original: "The True History of Early Modern Writing in Spanish: Some American Reflections". *Modern Language Quarterly,* 57 (2, 1996), 213-225. Traducción al castellano por María Piedad Quevedo, *Cuadernos de Literatura,* XX (39, enero-junio 2016), 413-426.

Georget, Henry y Eduardo Rivero. *(1994)*. *Herejes en el paraíso: corsarios y navegantes ingleses en las costas de Venezuela durante la mitad del siglo XVI,* Caracas: Editorial Arte Colección V Centenario del Encuentro entre dos Mundos.

Giraldo Jaramillo, Gabriel. *(1954)*. *Relaciones de mando de los virreyes de la Nueva Granada*. Memorias Económicas, Bogotá: Banco de la República.

Gilbert Jonh, Napier, William, Holand Julian. *(1973)*. *Eastern islands, southern seas, a History of discovery and exploration*, Londres: Editorial Aldos Jupiter Books.

Gómez González, Sebastián. *(2021)*. "Poner el reino en la consternación": contrabando y hermandad en el istmo de Panamá a mediados del siglo XVIII", *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República,* 55 (100).

Gómez González, Sebastián, et al. *(2013)*. *El Siglo XVIII americano: estudios de historia colonial.* Juan David Montoya Guzmán, Ana Catalina Reyes Cárdenas, eds., Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas.

González Stephan, Beatriz. *(1993)*. "Sujeto histórico conciencia criolla", en: *Ruptura de la conciencia hispanoamericana: época colonial,* José Anadón, coord., pp. 15-58, México: Editorial Fondo de Cultura Económica.

González, Francisco José. *(2016)*. "El Real Observatorio de Cádiz y las expediciones marítimas del último tercio del siglo XVIII. Hombres e instrumentos para la cartografía náutica", en: *Historias Malaspianas*, Galera, Andrés, Víctor Peralta, eds., Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC.

González Echevarría, Roberto. *(1998). Mito y archivo. Una teoría de la narrativa latinoamericana,* México: Fondo de Cultura Económica.

González Escobar, Luis Fernando. *(1996). Chocó en la cartografía histórica del territorio incierto a departamento de un país llamado Colombi*a, *Boletín Cultural y Bibliográfico,* 33 (43), 3-72 y 112-142.

González Escobar, Luis Fernando. *(1997). Chocó en la cartografía histórica: de territorio incierto a departamento de un país llamado Colombia,* Bogotá: Banco de la República.

González Escobar, Luis Fernando. *(2011). El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica,* primera edición, Medellín: Publicaciones del Instituto Tecnológico Metropolitano.

Gullup, Díaz, Ignacio. *(2001).* "'Haven't We Come to Kill the Spaniards?'; The Tule Upheaval in Eastern Panamá, 1727-1728", *Revista Colonial Latin American Review,* 10.

Gullup, Díaz, Ignacio. *(2002). The Door of the Seas and the Key to the Universe; Indian Politics and Imperial Rivalry in Darién, 1640-1750,* New York: Columbia University Press.

Grahan, Lance R. *(1999).* "Cartagena and his hinterland in the eigtheenth century", en: *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850,* Knight, Franklin y Peggy K. Liss, eds., Knoxville: University of Tennessee.

Hakluyt, Richard. *(1988). Principales viajes, expediciones, tráfico comercial y descubrimientos de la nación inglesa*, vol. 1. Traducción y estudio de Pérez Bustamante, Madrid: Editorial Atlas.

Hattendorf, John B. *(2003).* "The Uses of Maritime History in and for the Navy", *Naval War College Review,* 56, 13-38.

Huárag Alvarez, Eduardo. *(2009).* Prólogo a *Descripción del virreinato del Perú*; (1620, c.a.) de Pedro León Portocarrero, traducción del portugués original al castellano por Isabel Araujo Branco, edición y prólogo de Eduardo Huarag Álvarez, Lima: Editorial Universidad Ricardo Palma.

Hemming, John. *(2004). The conquest of the Incas.* Londres: Editorial London Pan.

Herrera Ángel, Marta. *(2014).* Ordenar para controlar, ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes Centrales neogranadinos, siglo XVIII, Bogotá: Editorial Uniandes.

Imbruglia, Girolamo. *(2014)*. "Un viajero en teoría. Genovesi, las utopías y América del Sur", Traducción de Celia Diez Huertas, en*: Entre Mediterráneo y Atlántico. Circulaciones, conexiones y miradas, 1756-1867,* De Francesco, Antonino; Mascilli Migliorini, Luigi; Nocera, Raffaele, eds.; Introducción de Giuseppe Galasso, primera edición, Santiago de Chile: Editorial Fondo de Cultura Económica.

Irving, Leonard. *(1990). Ensayos y semblanzas: bosquejos históricos y literarios de la América Latina colonial*, México: Editorial Fondo de Cultura Económica.

Isacsson, Sven-Erik. *(1974)*. "Fray Matías Abad y su diario de viaje por el río Atrato en 1649", *Boletín de Historia y Antigüedades,* 1-19.

Isacsson, Sven-Erik. *(1980) "Gentilicios y desplazamientos de la población aborigen en el noroeste colombiano (1500-1700)", Revista Indiana 6, 209-224* https://doi.org/10.18441/ind.v6i1.209-224

James, Alan. *(2020)*. "Commanding the World Itself: Sir Walter Ralegh, La Popeliniere, and the Huguenot Influence on Early English Sea Power", en: *Maritime Humanities, 1400-1800, Cultures of the Sea,* Richard J. Blakemore y James Davey, eds., pp. 55-68, Amsterdam: Amsterdam University Press.

Janni, Pietro. *(1996). Il mare degli antichi,* Italia: Ediciones Dédalo.

Jaramillo Arango, Antonio. *(2022). Dueños del agua. Balsas y balseros del Pacífico suramericano*, Bogotá: Fondo de Cultura Económica.

Jorrand, Sophie. *(2017)*. "From "the Doors of the Seas" to a Watery Debacle: The Sea, Scottish Colonization, and the Darién Scheme, 1696-1700", *Études écossaises,* http://journals.openedition.org/etudesecossaises/ 1184

Jowitt, Claire. *(2020)*. "Performing 'Water' Ralegh: The Cultural Politics of Sea Captains in Late Elizabethan and Jacobean Drama", en: *Maritime Humanities, 1400-1800, Cultures of the Sea*, Richard J. Blakemore y James Davey, eds., pp. 113-140, Amsterdam: Amsterdam University Press.

Keer, Linda. *(2008)*. "A matter of the highest consequence anglo-scottish parliamentary rivalry over trade in the the age of the glorious revolution", *International Review of Scottish Studies,* vol. XVII, (17, septiembre).

Keeding, Richard. *(2005). Surge la nación, la Ilustración en la Audiencia de Quito (1725-1812),* Quito: Banco Central del Ecuador.

Kupperman, Karen Ordahl. *(1980)*. "Asentamiento con los indios: el encuentro de las culturas inglesa e india en América, 1580-1640", Rowman y Littlefield. Traducción de *Settling with the Indians: The meeting of English and Indian cultures in America, 1580-1640*, Editorial Rowman and Littlefield.

Kupperman, Karen Ordahl. *(2000)*. *Indians and English: Facing Off in Early América,* Editorial de la Universidad de Cornell.

Kuethe, Allan y Kenneth, Andrien. *(2018)*. *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII. Guerras y reformas borbónicas, 1713-1796,* Bogotá: Banco de la República y Universidad del Rosario.

Kuethe, Allan y Kenneth, Andrien. *(1993)*. *The military reform in the Viceroyalty of New Granada, 1773-1796,* traducida al castellano como *Reforma militar y sociedad en la Nueva Granada 1773-1808,* traducción de Stella de Feferbaum, Bogotá: Editorial del Banco de la República.

Lane, Kris. *(2011)*. "¿Comparando nabos y coles? Descolonización en perspectiva global, 1776-1824", en: *La cuestión colonial,* Bonilla, Heraclio, Bogotá: Editorial Universidad Nacional de Colombia.

Langebaek, Carl Henrik. *(2014)*. "La descripción de la provincia del Darién en 1763 por Antonio de Arévalo", *Boletín de Arqueología de la FIAN,* 4 (1), 41-50 https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/fian/article/view/5148

Langebaek, Carl Henrik. *(1991)*. "Cuna Long Distance Journeys: The Result of Colonial Interaction", en: *Revista Ethnology,* 30 (4, octubre), 371-380.

Langebaek, Carl Henrik. *(2006)*. *Jacobo Walburger y su breve noticia de la Provincia del Darién, de la ley y costumbres de los Yndios, de la poca esperanza de plantar nuestra fe, y del número de sus naturales, 1748*, Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Ciencia Política, CESO.

Laboulais-Lesage, Isabelle. *(2001)*. "Les géographes frangais de la fin du XVIIIe siécle et le terrain, recherches sur une paradoxale absence", *Revista: L'Espace géographique,* 2, 97-110.

Latimer, John. *(2009)*. *Buccaneers of the caribbean, How Piracy Forged an Empire,* Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Lestringant, Frank. *(1997)*. *Cannibals: The Discovery and Representation of the Cannibal from Columbus to Jules Verne*, Rosemary Morris, trad., Berkeley: University of California Press.

Lestringant, Frank. *(2011)*. "¿Debemos expiar el Renacimiento?: La apertura antropológica del siglo XVI", en *Tierra Firme: el Darién en los imaginarios europeos de la Conquista*, Vignolo, Paolo y Becerra, Virgilio, eds., pp. 61-106, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH.

Lucena Salmoral, Manuel. *(2009). Atlas Histórico de Latinoamérica, desde la prehistoria hasta el siglo XXI,* Madrid: Editorial Síntesis.

Luengo Muñoz, Manuel. *(1961). Génesis de expediciones militares al Darién en 1783*, Sevilla: Anuario de Estudios Americanos de Sevilla.

Mc.*Farlane, Anthony*. (1992). *El Reino Unido y América: la época colonial,* traducción de Jacinto Antolín, Madrid: Editorial Mapfre.

Mc.*Farlane, Anthony*. (2005). "Mesa redonda: El sitio de Vernon" en memorias del Simposio de Historia de Cartagena, *La Ciudad en el Siglo XVIII,* Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca, eds., Cartagena: Banco de la República.

Manso Porto, Carmen. *(2012)*. "Los mapas de las relaciones geográficas de Indias de la Real Academia de la Historia", *Revista de Estudios Colombinos,* 8, 23-52.

Manzanilla, Ángel. *(2013)*. "Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del Virreinato del Nuevo Reino de Granada", 1788-1808, tesis doctoral, Universidad de Sevilla.

Maltby, W. *(1982). La leyenda negra en Inglaterra. El desarrollo del sentimiento antihispánico, 1558-1660*, título original: The black legend in England. The development of anti-Spanish sentiment, 1558-1660, México: Fondo de Cultura Económica.

Marchena Fernández, Juan. *(2021). Elogio de la gloria efímera. Las ciudades del Istmo en el Caribe,* Sevilla: Universidad Pablo de Olavide.

Marco Dorta, Enrique. *(1988). Cartagena de Indias: puerto y plaza fuerte*, Bogotá: Editorial Fondo Cultural Cafetero.

Martínez, Carolina. *(2019). Mundos perfectos y extraños en los confines del "Orbis Terrarum". Utopía y expansión ultramarina en la modernidad temprana (siglos XVI-XVIII),* Buenos Aires: Editorial Miño y Dávila.

Matilla, Antonio. *(1945). Los viajes de Julián Gutiérrez al golfo de Urabá,* Sevilla: C.S.I.C., Escuela de Estudios Hispano Americanos de la Universidad de Sevilla.

Mena García, Carmen. *(2011). El oro del Darién. Entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1509-1526),* Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Andaluces.

Ménanteau, Loic. *(2007). Geo historia del golfo; Atlas del golfo de Urabá. Una mirada al Caribe de Antioquia y Chocó,* Bogotá: Editores Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "José Benito Vives de Andreis" y Gobernación de Antioquia.

Mignolo, Walter D. *(2016). The darker side of the renaissance*, traducido como *El lado más oscuro del renacimiento,* traducción de Cristóbal Gnecco, Popayán: Editorial Universidad del Cauca.

Moraes, Antonio Carlos Robert. *(2006).* "Geografía; pequeña historia crítica", prólogo a la edición española Vicente Di Cione, primera Edición Española, Buenos Aires: Editora El Palomar.

Moraes, Antonio Carlos Robert. *(2002). A gënese da geografía moderna,* segunda Edición, Sao Paulo: Editorial Ucitect.

Musset, Alain. *(2011) Ciudades nómadas del Nuevo Mundo, Fondo de Cultura Económica, México*.

Nieto Olarte, Mauricio. *(2013). Las máquinas del imperio y el reino de Dios: reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico,* Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales, Ediciones los Andes.

Oliveros De Castro. *(1962).* "La Guajira y las ordenaciones de Antonio de Arévalo", *Revista de Historia Militar,* IXI (22), 79- 120.

Offen, Karl. *(2009).* "O mapeas o te mapean: mapeo indígena y negro en América Latina", *Revista: Tabula Rasa,* 10 (enero-junio), 163-189.

Ortiz Troncoso, Omar. *(2000).* "Dos Diccionarios náuticos chilenos con trayectoria histórica", *Revista de Marina,* 117 (854).

Ots Capdequi, J.*M.* (1975). *El estado español en las Indias*, Colección América Latina, La Habana, Cuba: Editorial de Ciencias Sociales.

Paquette, Gabriel. *(2014).* "Carlos III: la Ilustración entre España y ultramar". Traducción de Yeny Atoche Monterola, En: *Entre Mediterráneo y Atlántico. Circulaciones, conexiones y miradas, 1756-1867,* De Francesco Antonino; Mascilli Migliorini, et al., primera edición, Santiago de Chile: Editorial Fondo de Cultura Económica.

Páramo Bonilla, Carlos Guillermo. *(2011)*. "Aguirre y Pedrarias: diferencias sobre el hombre armado", en: *Tierra Firme: el Darién en los imaginarios europeos de la Conquista*, Vignolo Paolo y Virgilio Becerra, comps, pp. 61-106, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH.

Parsons, James. *(1996). Urabá salida de Antioquia al Mar. Geografía e historia de su colonización,* Bogotá: Editoriales Banco de la República, El Áncora Editores.

Pastor, Beatriz. *(1992)*. "Silencio y escritura: la historia de la Conquista", en: *Crítica y descolonización: el sujeto colonial en la cultura latinoamericana,* Costigan, Lucía Helena, González Sthepan, Beatriz, comps. Caracas: Ediciones de la Universidad Simón Bolívar y The OHIO State University, Colección Fuentes para la Historia de Venezuela, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia de Venezuela.

Peña Ortega, Javier. *(2020)*. "Ingenieros militares en el río Atrato: cartografía y comercio (1760-1790)", *Fronteras de la Historia,* 25 (1, junio).

Pérez Ayala, José Manuel. *(1948). Antonio Caballero y Góngora virrey y arzobispo de Santa Fe 1723-1796,* Bogotá: Editorial Imprenta Municipal.

Picón, Anthony. *(2018)*. "The Water-World: Hendrick Doncker y el retrato de un mundo marino", pieza del mes, junio, Bogotá: Biblioteca Nacional de Colombia. http://bibliotecanacional.gov.co/es-co/actividades/Publicaciones-sobre-el-patrimonio/Pieza-del-mes/detalle-pieza-del-mes?titulo=The%20Sea-Atlas:%20Hendrick%20Doncker%20y%20el%20retrato%20de%20un%20mundo%20en%20expansi%C3%B3n

Pita, Roger. *(2014)*. "Vicisitudes de un malogrado proyecto colonizador: la migración de familias del nororiente neogranadino a la provincia del Darién, 1783-1790", *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras,* 19 (1), 79-107 https://revistas.uis.edu.co/index.php/anuariohistoria/article/view/4181

Polo Acuña, José Trinidad. *(2001)*. Comentario y transcripción al "Informe sobre la situación y el estado general de la Provincia del Río del Hacha, 1773", *Revista El Taller de la Historia,* 1 (1), 213-250.

Prohom, Marc. *(2002)*. "El uso de los diarios de navegación como instrumento de reconstrucción climática. La marina catalana del siglo XIX", *Revista de Investigaciones Geográficas,* 28, 89-104.

Quintero, Carolina, Sarcina, Alberto. *(2019). Las cuatro vidas de Darién: el museo arqueológico e histórico de Santa María la Antigua del Darién,* Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH.

Ramos Ruiz, José Luis y Vidal Ortega, Antonino. *(2019)*. "Labradores y esclavizados de la isla de San Andrés en el comercio del Caribe occidental y América Central a finales del siglo XVIII", en: *Memorias, historias y olvidos. colonialismo, sociedad y política en San Andrés y Providencia,* Raúl Román Romero y Antonio Vidal Ortega, eds., Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Ramos, Feliciano. *(1990). El Contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778)*, Sevilla: Publicaciones de la Diputación Provincial de Sevilla.

Rediker, Marcus y Peter Linebaugh. *(2005). The many-headed hydra,* Barcelona: Editorial Crítica.

Richards, Eric. *(1991)*. "Scotland and the Uses of the Atlantic Empire", en: *Strangers Within the Realm Cultural Margins of the First British Empire,* Bailyn, Philip, North Carolina: Ediciones de Omohundro Institute of Early American History and Culture and the University of North Carolina.

Roca, Meisel, et al. *(2015). Atlas histórico marítimo de Colombia, siglo XIX.* Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, Vicepresidencia de la República, Editorial Entrelibros.

Rodríguez, Nelson. *(2016)*. "La amenaza cuna: política de indios del gobernador Andrés de Ariza en el Darién durante su primera década de gobierno en el siglo XVIII", The University of Manchester http://dx.doi.org/10.15648/hc.28.2016.8

Rodríguez, Nelson. *(2014)*. "El imperio contraataca: las expediciones militares de Antonio Caballero y Góngora al Darién (1784-1790)", *Historia Crítica,* 53 (mayo-agosto), 201-223.

Rodríguez, Jaime y Banin, Junior. *(2022)*. "Vida cotidiana y trabajo en los diccionarios de términos marítimos: un aspecto de la historia social de trabajadores del mar hablantes de portugués", *Revista Trabajos y Comunicaciones,* segunda época, 55, (162, enero-junio).

Romoli, Kathleen. *(1988). Vasco Núñez de Balboa, descubridor del Pacífico*, traducción del inglés por Felipe Ximénez de Sandoval,

Academia Colombiana de Historia, Historia Extensa de Colombia, vol. XV, Bogotá: Editorial Plaza y Janés.

Rubio, Alfonso. *(2020)*. *Voces del archivo. El documento burocrático como relato literario*. Cali: Programa Editorial de la Universidad del Valle.

Sagredo, Rafael y González Leiva, José Ignacio. *(2004)*. *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español,* Santiago de Chile: Editorial Universitaria, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Sánchez, Baena, Juan José. *(2011)*. Introducción y notas al *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*, Murcia: Fundación Séneca; Agencia de Ciencia y Tecnología de la Región de Murcia.

Sandner, Gerard. *(2003)*. *Centroamérica y el Caribe occidental: coyunturas, crisis y conflictos 1503-1984,* traducido por Jaime Polanía, Bogotá: Instituto de Estudios Caribeños de San Andrés, Universidad Nacional de Colombia.

Samona, Alberto. *(1971)*. *Los problemas de proyectación para la ciudad. Curso de teoría de la proyectación arquitectónica*, lección séptima, Colección Arquitectura y Crítica, Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Samudio Trallero, Alberto, et al. *(2006)*. C*artagena de Indias: la joya del Caribe*, dirección editorial Santiago Montes Veira, Cali: Editorial Imprelibros.

Salvioni, Amanda. *(2004)*. "El desencantamiento del nuevo mundo. Viaje de un mercante florentino al país de la pobreza (Galeotto Cei, 1539-1553)", Universita Degli Studi di Cassino, *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana,* año xxx (60), 167-187

Santis Arenas, Hernán. *(2002)*. "Perspectivas de la Geografía", *Revista de Geografía Norte Grande,* 29, 69-81. Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Santis Arenas, Hernán. *(1981)*. *Análisis crítico acerca de las perspectivas teóricas y metodológicas de la Geografía*, Barcelona: Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona.

Segovia Salas, Rodolfo. *(2019)*. "Cuando Providencia habló español (1641-1670)", *Del galeón San José: y otras historias,* Bogotá: El Áncora Editores.

Serrera, Ramón María. *(1998)*. "Geografía y poder en el siglo XVII indiano: el factor distancia en el incumplimiento de la norma",

libro homenaje *in memoriam* de Carlos Díaz Rementería, Huelva: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Huelva.

Silva, *Renán. (1984). Saber cultura y sociedad en el Nuevo Reino de Granada siglos XVII-XVIII,* Bogotá: Editorial Centro de Investigaciones Universidad Pedagógica Nacional.

Soler, Ana. *(2003). El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno,* Barcelona: Editorial Acantilado.

Sossa, Juan y Enrique Arce. *(1911). Compendio de historia de Panamá adoptado oficialmente para la enseñanza en las escuelas y colegios de la nación,* Panamá: Casa editorial del Diario de Panamá Morales y Rodríguez.

Sourdis Nájera, Adelaida. *(2004). Arévalo, Antonio. La pacificación de la provincia del Río del Hacha 1770-1776,* Bogotá: El Áncora Editores.

Surroca Carrascosa, Alfredo. *(2020).* "Análisis de los errores de la navegación española en el siglo XVII y de su propuesta de corrección según Porter Casanate", en: *El sujeto en la historia marítima,* pp. 243-263, Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH.

Vásquez, Daniela. *(2017).* "Tendiendo un lazo para esclavizarlos: evangelización en la provincia del Darién en el siglo XVIII", *Revista Diálogos de Historia,* 8 (2), 59-83.

Velandia, M. *C.* y Díaz, J. M. (2016). *Atlas Marino-Costero del Pacífico Norte Colombiano,* Bogotá: Editados por la Fundación MarViva.

Vidal Ortega, Antonino. *(2002). Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640,* Sevilla: Diputación de Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos del CSIC, Universidad de Sevilla.

Vidal Ortega, Antonino y Román Romero, Raúl. *(2018).* "Derroteros de una cofradía de marinos en el Caribe occidental a finales del siglo XVIII, la goleta the three brothers". Ponencia en el Segundo Simposio de Historia Marítima Gobernación de Riohacha, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH, octubre de 2018.

Vidal Ortega, Antonino y Baquero Montoya, Álvaro. *(2004). La gobernación del Darién a finales del siglo XVIII: El informe de un funcionario ilustrado,* Barranquilla: Ediciones Uninorte.

Vignolo Paolo. *(2011).* "Mapas de lo desconocido: la cartografía renacentista entre ficciones cosmográficas y estrategias geopolíticas".

En *Tierra Firme: el Darién en los imaginarios europeos de la Conquista*, Vignolo Paolo y Virgilio Becerra, eds., pp. 61-106, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH.

Vivas Pineda, Gerardo. *(2020)*. "El héroe colectivo: tripulantes y pasajeros frente a las amenazas del océano, 1500-1800. Una contribución al estudio de los diarios de navegación", en: *El sujeto en la historia marítima,* pp. 297-353. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH.

Wallerstein, Immanuel. *(1984)*. *El moderno sistema mundial*, Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

Yaver Cortés, Anuar. *(1993)*. *Mapa cultural del Caribe colombiano. La unidad en la diversidad*, Santa Marta: Consejo Regional de Planificación de la Costa Atlántica, Corpes.

Zahedieh, Nuala. *(2009)*. "Economy", en: *The British Atlantic World, 1500-1800,* Armitage, David y Michael J. Braddick, comps., segunda edición, Londres: Editorial Red Globe Press.

Zapatero López-Anaya, Juan Manuel. *(1965)*. "Expediciones españolas al Darién. La del ingeniero militar D. Antonio de Arévalo en 1761", *Revista de Historia Militar*, IX (19).

Zapatero López-Anaya, Juan Manuel. *(1973)*. Arévalo. *El ingeniero Militar de Cartagena de Indias,* Don Antonio de Arévalo y Porras (1742-1800), *Revista Castillos de España,* 78, Publicación de la Asociación Española de Amigos de los Castillos.

Cuadernillo cartográfico

El presente cuadernillo se propone facilitarle al lector la ubicación de los sucesos descritos en el *Diario del Darién* y en el estudio preliminar de la presente edición, igualmente, evidenciar la actividad cartográfica de Arévalo en sus recorridos de cabotaje por el istmo y establecer un diálogo con la veintena de mapas estudiados en el capítulo "Cartografía del Darién y del litoral pacífico neogranadino", del *Nuevo atlas histórico marítimo de Colombia, siglos XVI a XVIII* (Fuentes, 2022).

El mapa 1, titulado "Mapa general de la costa que intermedia entre las plazas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y la del golfo de San Miguel", no es una típica carta náutica, se trata, más bien, de la suma de todos los recorridos de cabotaje de la expedición de 1761. Así mismo, operan el "Mapa de la provincia del Chocó y parte meridional de Panamá", el "Mapa de las provincias del Chocó y sus correspondencias con el mar del Sur, la mar del Norte", el "Mapa del Darién con toponimia inglesa" y el "Mapa de los caminos del Darién, de Andrés de Ariza", relacionados en el mencionado *Nuevo Atlas* (Fuentes, 2022, pp. 51, 42, 43 y 50).

El mapa 1 de este cuadernillo demuestra que Arévalo no se concentró solamente en las labores que le fueron asignadas, sino que registró todas las posibilidades de comunicación interoceánica. En este asunto se concentra el extenso apartado correspondiente a la jornada del 24 de enero del *Diario del Darién*. Allí se abordan temas diversos al modo enciclopédico: primero, lo relacionado con el comercio de los ingleses en la costa del norte del istmo y la pertenencia territorial de los nativos en las montañas; segundo, las particularidades morfológicas de la bahía de Calidonia; tercero, un inventario de las riquezas naturales y, finalmente, una reflexión que titula "Travesías de la mar del Norte a la del Sur", en donde estudia los pasos interoceánicos, entre los cuales recomienda el camino usado por los piratas.

Mapas posteriores a la expedición de Arévalo de 1761, como el que llamamos "epílogo cartográfico" en el estudio preliminar, deben mucho al mapa general de Arévalo o mapa 1 en la presente edición, en el cual se dieron a conocer las ubicaciones específicas del cerro del Águila y de la punta Banana y, al interior de ella, los ríos Banana y Caimán (ver jornadas 27 y 29 de enero, y 2 y 3 de febrero del *Diario del Darién*).

Así mismo, mapas posteriores a los de Arévalo referirían la clara ruta costera que va de Cartagena a Bocachica, las islas de San Bernardo, Isla Fuerte, Calidonia y luego el golfo del Darién. Esta ruta serviría también de apoyo a la construcción de los mapas de la región del Sinú titulados "Carta de las costas de Nueva Granada comprendidas entre el Portete

y Punta de Canoa", de Antonio de Ulloa, y el "Plan que manifiesta las Costas de la Mar del Norte", de Antonio de la Torre y Miranda (ver estos mapas en Fuentes, 2022, pp. 140 y 141).

Desde el mapa dos hasta el seis, así como el mapa ocho, ejemplifican el modo en que las cartografías inglesa y holandesa representaron al Darién durante el periodo colonial. Por su parte, los mapas siete y nueve se pueden considerar piezas selectas de la ingeniería militar española, ya que corresponden a la Expedición Universal de la cual hizo parte Antonio de Ulloa y de la actividad del gobernante Dionisio Alcedo y Herrera. Entre tanto, el mapa diez o "Mapa Geográfico del Reyno de Tierra Firme y sus provincias de Veragua y Darién" da cuenta de la carencia de datos propia de los mapas que, muy seguramente, no consultaron los diarios de cabotaje como el de Arévalo, de 1761.

Los tres mapas anteriores son la antesala en el cuadernillo a la pieza de Antonio de Arévalo "Plano particular de la bahía de Calidonia", de 1761, numerado como mapa once. Este proveyó a los cartógrafos posteriores a Arévalo un croquis claro y una demarcación adecuada de aquella bahía; por ello es pieza clave para la comprensión de grandes piezas cartográficas como el "Plan de la bahía de Calidonia fortificada por los escoceses", atribuido a Andrés de Ariza (Fuentes, 2022, p. 49).

El mapa once aporta información sobre la isla de Pinos y la célebre Punta de San Fulgencio, al tiempo que muestra en detalle a Puerto Escondido, la Isla de Oro y Aglaseniqua. Los recorridos de cabotaje que lo nutren son identificables en el *Diario del Darién* por la expresión "costeando" o "pegado a la costa" (ver en el *Diario del Darién* las jornadas del 14, 16, 17 y 18 de enero referentes a los trabajos de sondeo). En cuanto a los mapas doce y trece del cuadernillo, ilustran las ambivalencias en la toponimia, recurrentes en los mapas sobre el Darién y presentes de modo particular en aquellos que no son resultado de recorridos de cabotaje *in situ*.

El "Mapa general del golfo del Darién o de Urabá" o catorce en este cuadernillo se puede considerar una pieza fundamental de la cartografía neogranadina. Es, quizá, el primero en ocuparse de estudiar los ríos que desembocan en el golfo y las denominadas lagunas de la culata, las cuales se usaban, según observó Arévalo, para el comercio ilícito con el Chocó y Antioquia (Arévalo, 1761, *Diario*, jornadas 4, 5 y 6 de febrero). Esta cualidad resalta si se compara el mapa con las piezas de un cuadernillo que se publicó en 1996 bajo el título "Chocó en la cartografía histórica del territorio incierto a departamento de un

país llamado Colombia". En dicha publicación es de notar el cuidadoso análisis espacial de las siguientes piezas: 1) "Mapa de la zona comprendida entre la costa y el Atrato hasta Quibdó y la localización de los indios cunacunas", de 1759; 2) "Mapa manuscrito de Agustín Codazzi en el que incluye la parte central del Chocó", y la "Carta topográfica local del terreno comprendido entre el puerto de Turbo en el golfo de Urabá" (González Escobar, 1996, pp. 5-10, mapas 5, 8 y 10).

El mapa quince del presente cuadernillo, titulado "Plano del fuerte de San Carlos", por ser un plano arquitectónico, se comprende mejor en el contexto geográfico que exhibe el "Plano particular que comprende una parte del Río Caimán", esto es, el mapa dieciséis, que testifica el proyecto de poblamiento de Arévalo de la ribera occidental del río Caimán y su exploración de terreno de la desembocadura, que se explica en la jornada del 1.º de febrero del Diario. Sobre la exploración del río Caimán versan también las jornadas del 12, 14 y 16 de febrero del *Diario*.

El diecisiete, que es un detalle del "Mapa sobre las poblaciones fundadas en las provincias de Antioquia y del Darién", de Antonio de la Torre, ayuda a comprender la situación de los numerosos ríos descritos en el *Diario del Darién*, en especial ilustra el modo en que los ríos de la culata del golfo del Darién se internan en la provincia del Chocó, lo cual se explica Arévalo en las jornadas 4, 5 y 6, 9 y 11 de febrero.

Las notas del *Diario del Darién* nos permiten deducir el valor estratégico que le da Arévalo a la bahía de la Candelaria en el entorno del golfo, el cual se muestra en el mapa dieciocho y en la información correspondiente a las jornadas 7 y 10 de febrero y 25 de enero en el *Diario.* Se observa la detallada batimetría y la desembocadura del río Faisán Chico. La bahía, junto con el cabo Tiburón, fueron cartografiadas probablemente con conocimientos de los trabajos de Arévalo de 1761 en el "Plano de las bocas del río Atrato, Darién o Chocó. Joaquín Fidalgo de 1769" (Fuentes, 2022 p. 58). Acerca de ello, ver las tesis del *Atlas del golfo de Urabá una mirada al Caribe de Antioquia y Chocó* (Ménanteau, 2007, p. 56).

Como indicamos en el estudio preliminar, la centralidad del sitio de Calidonia cobra lugar en mapas continentales como el seis del cuadernillo y, de modo especial, en el diecinueve, titulado "Plano de la costa del Darién comprendida entre el Río Gandi y la punta de San Blas", hasta este momento desconocido. Este mapa es útil para estudiar los recorridos de cabotaje de las expediciones guardacostas y otros patrullajes hechos en este litoral.

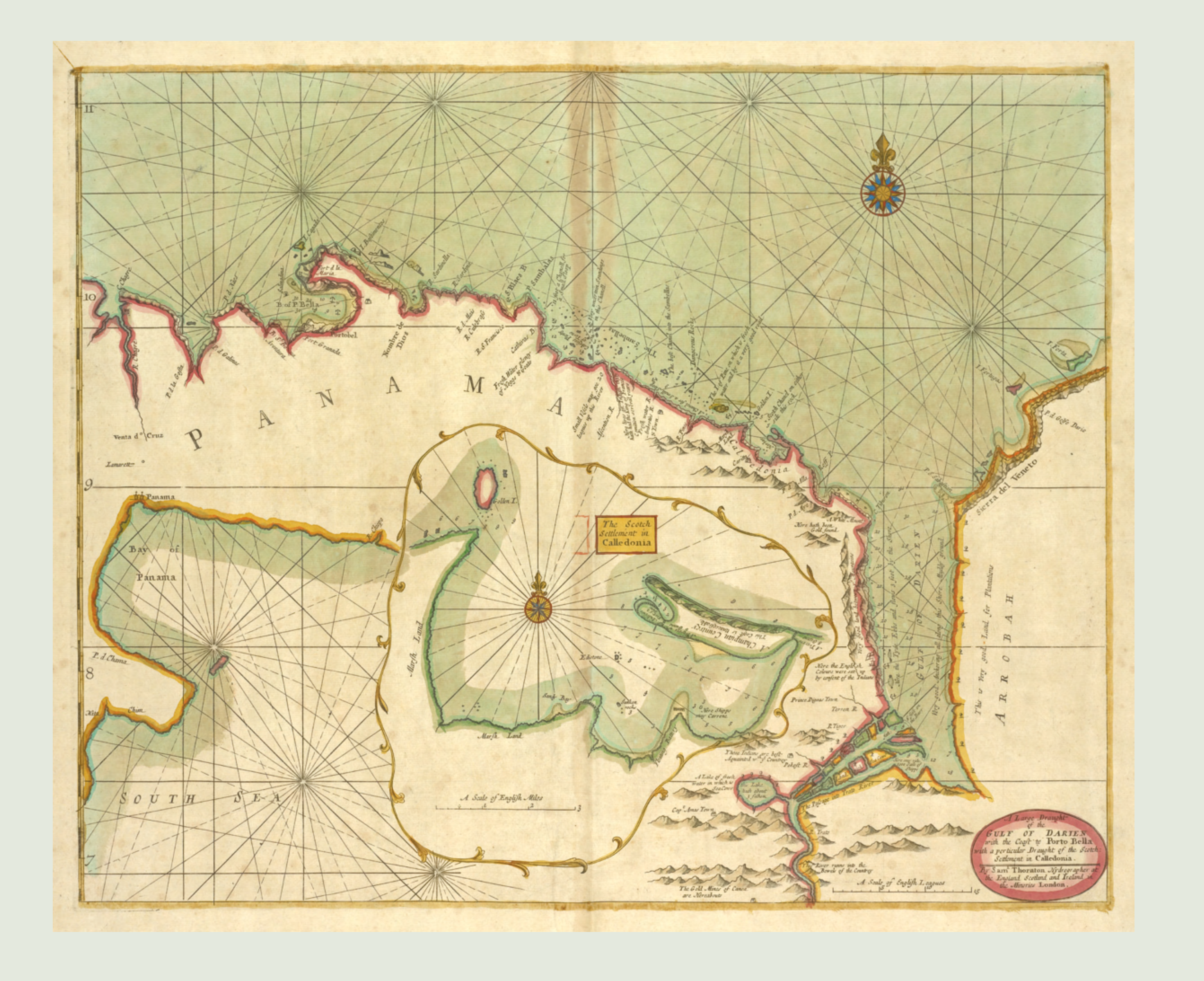


Mapa General de la Costa que intermedia entre las Plazas de Cartagena, y Portobelo, yla de Panamá, y Golfo de Sn. Miguel, para la inteligencia de sus Situaciones, las de los Rios, Yslas, Puertos, ylà del Golfo del Darien, é Ysthmo de este Nombre, que comunica la America Meridional con la Septentrional.
Parte de la Mar del Norte.
Parte de la Mar del Sur.
Parte del Govierno de Panama.
Ysthmo del Darien.
Parte del Govierno de Cartagena.
Golfo del Darien
Rio del Sinú
Cartagena
Portobelo
Panama
Las Perlas
Cerro del Aguila
296 Grados de Longe.
297
298
299
300
301
10 Grados de Latitud
9
8
Nota. Que en esta costa dela Mar del Norte el nivel delas mareas altas ordinars. se eleva sobre el delas va. vas de 1 pie y 6 pulgs. de Tuesa a 1 pie y 9 pulgs. y en la del Sur de 15 a 20 pies dhos. Cartagena de Yndias a 31 de Marzo de 1761.
Antonio de Arebalo
Escala de un grdo de circo. maxo. divido. en 60 Millas.
Escala de un grdo dho dividido en 57000 Tuesas.
Escala de un grdo dho divido. en 17½ legs. Españos.
© Real Academia de la Historia. España

Mapa 1.

Antonio de Arévalo, "Mapa general de la costa que intermedia entre las plazas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y la del golfo de San Miguel para la inteligencia de sus situaciones, las de los ríos, islas, puertos y la del golfo del Darién, e istmo de este nombre que comunica la América Meridional con la Septentrional", 1761. Mapa correspondiente al *Diario de la expedición al istmo del Darién*.

Fuente: Real Academia de la Historia de Madrid, ref. 09-06271-7_c80_0001. Ver también con licencia Creative Commons: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=83939


A Large Draught of the
GULF OF DARIEN
with the Coast to Porto Bella
with a perticular Draught of the Scotch Settlement in Calledonia.
By Sam.l Thornton Hydrographer at the England Scotland and Ireland in the Minories London.
The Scotch Settlement in Calledonia
PANAMA
Bay of Panama
SOUTH SEA
ARROBAH
GULF OF DARIEN
Sierra del Veneto
Nombre de Dios
Portobel
Fort Granada
Venta de Cruz
Panama
P. d Chama
Golden I.
Marsh Land
Sandy Bay
A Scale of English Miles
A Scale of English Leagues
Champain Country
This is Very good Land for Plantations
I. Forte
I. Fergusa
Sambalas
R. Chagre
11
10
9
8
7

Mapa 2.

Sam Thornton, "A Large Draught of the gulf of Darien with the Coast to Porto Bella with a particular Draught of the Scotch settlement in Calledonia. Por John Thornton, hydrographer at the England, Scotland and Ireland in the Minories London", 1702.

Fuente en dominio público: https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47e4-68c5-a3d9-e040-e00a18064a99

Transcripción del mapa

Sobre la costa de izquierda a derecha:

"La desembocadura del Río Chagres, la bahía de Portobelo con sus medidas en brazas y con la ciudad de Portobelo y una fortificación; luego la isla de Bastimentos y la ciudad de Nombre de Dios, las islas Samballas con su batimetría y los canales para fondear entre ellas. Un letrero que anuncia frente a las costas: "A chanel for a small sloop" y otro que anota: "The Island of Pine on which is fresh water and by it a very good road".

Letrero:

"Scotch chanel on either side this rock", frente a la Bahía Calidonia que en este mapa se llama Scotch Harbor. Al final de este trayecto está el cabo Tiburón a la entrada del golfo del Darién.

A la izquierda del golfo:

"Very good land betwen the montains", "Here the english colours were sett up by consent of the indians".

A la derecha del golfo:

"This is a very good land for plantations".

Dentro del golfo:

"Here the tyde ebbs and flows – 3 foot by the shore". -"Very good anchoring all along this shore muddy ground".

Cartela a la derecha de la ubicación de las minas de Cana cerca a la desembocadura del río Atrato:

"A largue draugnt of the gulf of Darien with the coast to Porto Bella with a particular draugth of the scotch settlement in Calledonia. By Sam Thornton hydrographer at the England and Ireland in the Minories- London".


A New and Correct
CHART
of the
TRADING PART
of the
WEST INDIES
Sold by W. Mount & T. Page
on Tower-hill LONDON
FLORIDA
THE BAY OF MEXICO
MEXICO
BAHAMA ISLANDS or LUCAYES
Bahama Bank
Grand Bahama bank
Exuma Sound
Tropicus
CUBA
Windward Passage
HISPANIOLA
JUCATAN
Bay of Campechy
Gulf of Honduras
HONDURAS
Guatimala
GUATI-MALA
NEW SPAIN or MEXICO
THE NORTH SEA
CARIBBE ISLANDS
NEW GRANADA
NEW ANDALUSIA
TERRA FIRMA
Veragua
THE GREAT SOUTH SEA
English and French Leagues 20 in a Degree

❦ Mapa 3.

Thornton, John, and William Fisher, detalle de "A new and correct chart of the trading part of the West Indies". En: *The English Pilot. Describing the West-India Navigation, from Hudson's Bay to the River Amazones. ... The Whole Being Much Enlarged and Corrected, with the Additions of Several New Charts and Descriptions. By the Information of Divers Able Navigators of Our Own and Other Nations,* Londres, 1702. (c.a.).

Fuente en dominio público: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:The_English_pilot._(cartographic_material)_-_The_fourth_book._Describing_The_West-India_navigation,_from_Hudson%27s_Bay_to_the_River_Amazones._Particularly_delineating_The_Sea_Coasts,_Capes,_Headlands,_(14593597498).jpg



Pascaerte vande
CARIBISCHE
Eylanden, vande Barbados tot inde
Bocht van Mexico
't Amsterdam,
By Hendrick Doncker inde Nieuwbrugh steegh int
Stuurmans Gereetschap.
FLORIDA.
VIRGINIA
Tropicus Cancri
Tropicus Cancri
Canal de Bahama
CUBA
IUCATA
JAMAICA
P. rico
HONDURAS
NOEVO VENEZUELA.
Trinidad
Barbados
La Bermuda
Duytsche mylen 15 in een graet
Spaensche mylen 17½ in een graet
Eng: en Fra: mylen 20 in een graet
Digitalizado Biblioteca Nacional de Colombia

Mapa 4.

Hendrick Donker, "Caribishche eylanden, vande Barbados tota ende Bocht van México", *The sea-atlas or The Watter-world*, 1660[1].

Fuente en dominio público: Biblioteca Nacional de Colombia, Mapoteca Digital. https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/715

1. Se recomienda consultar el comentario a este mapa en Anthony Picón, 2018, "The Water-World: Hendrick Doncker y el retrato de un mundo marino", Biblioteca Nacional de Colombia. Recuperado en: http://bibliotecanacional.gov.co/es-co/actividades/Publicaciones-sobre-el-patrimonio/Pieza-del-mes/detalle-pieza-del-mes?titulo=The%20Sea-Atlas:%20Hendrick%20Doncker%20y%20el%20retrato%20de%20un%20mundo%20en%20expansi%C3%B3n

THE

SEA-ATLAS

OR THE

WATTER-WORLD,

Shewing all the

SEA-COASTS

Of y Known parts of y Earth With
a generall doscription of thesame.

Verie vsefull for all Masters & Mates of
Shipps & likwise for Merchants
newly sett forth.

At AMSTERDAM,

By HENRY DONCKER, Bockseller;
in the Newbridge street, in the Stiremans
Ghereetschap. Anno 1660.



Mapa 5.

Imagen de la portada de *The Sea-atlas or The Watter-world*, 1660.

Fuente en dominio público: Biblioteca Nacional de Colombia. http://bibliotecanacional.gov.co/es-co/actividades/Publicaciones-sobre-el-patrimonio/Pieza-del-mes/detalle-pieza-del-mes?titulo=The%20Sea-Atlas:%20Hendrick%20Doncker%20y%20el%20retrato%20de%20un%20mundo%20en%20expansi%C3%B3n

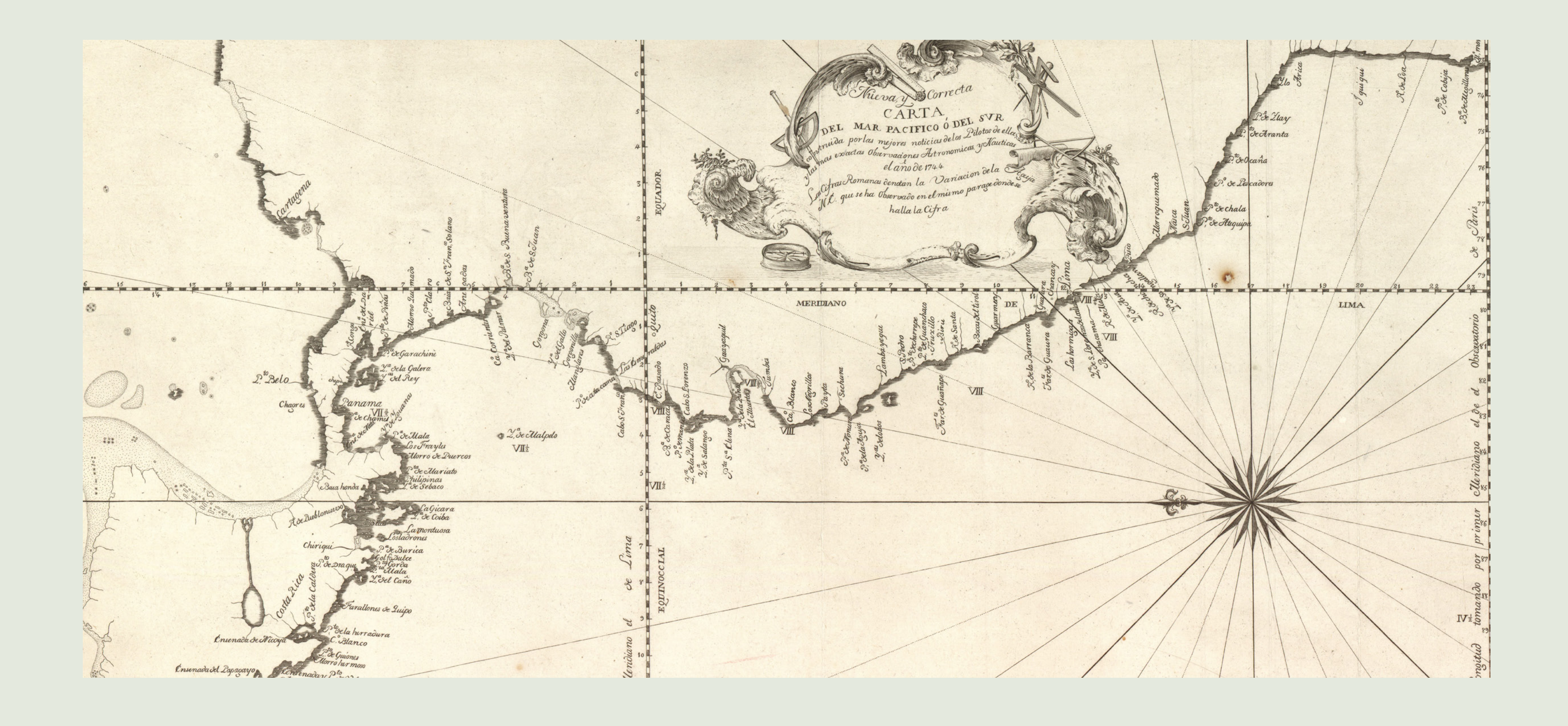

A
A Draft of the GOLDEN & Adjacent Islands, with part of ye ISTHMUS of DARIEN as it was taken by Capt Jenefer. Where ye Scots West India Company are Setled.
THE NORTH SEA
SAMBALAS ISLANDS
Pines I.
Golden Island
THE PART OF THE ISTHMUS OF DARIEN
H. Moll S.
To The Right Honourable IOHN Lord SOMMERS Baron of Evesham in ye County of Worcester. Lord High Chancellour of ENGLAND &c
This Map is most humbly Dedicated by Your Lordships faithfull & most Obedient Servant Wm Hacke.
Sold by Robt Morden at the Atlas in Cornhill LONDON
B.
C.
English Miles 60 in one Degree
THE NORTH SEA.
HONDURAS
Sand Bank
Serrana or Pearl Islands
Mosquitos
St Catalina or Providence I.
Roncadore
I. St Andero
Perlas
Corn I.
RAGUA
Talamanca
COSTA RICA
Conception
Portobel
VERAGUA
ISTHMUS of DARIEN
The Sambalas Islands
BAY OF PANAMA
Cartagena
CARTAGENA
GOVERMENT OF STA MARTHA
Sta Martha
R. la Hacha
Madre de Popa
Tenerife
Sta Maria
Val de Guaca
Montanas de Abibe
THE SOUTH SEA
English Miles
D.
a New Map of ye ISTHMUS of DARIEN in AMERICA, The Bay of PANAMA, The Gulph of VALLONA or St MICHAEL, with its ISLANDS & COUNTRIES Adjacent.
By, Wm Hacke & Rt Morden.
70 Deg Long from the Lizard

Mapa 6.

William Hacke y Rt. Morden, "A Draft of the Golden & Adjacent Islands, with part of ye Isthmus of Darien as it was taken by Captain Ieneser. Where the Scots West-India Company were Setteled and a New Map of ye Isthmus of Darien in America, The Bay of Panama, The Gulf of Vallona", 16992.

Fuente en dominio público: A Collection of Original Voyages, Voyage Round the Globe. https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:6t053q58t

2. El mapa que contiene estas actualizaciones se puede ver en Fuentes (2022, p. 53). Fuente: Archivo Histórico de Simancas, Fondo Secretaría de Estado, Mapas, Planos y Dibujos (1503-1805), vol. 1, p. 418, Legajo 04183.

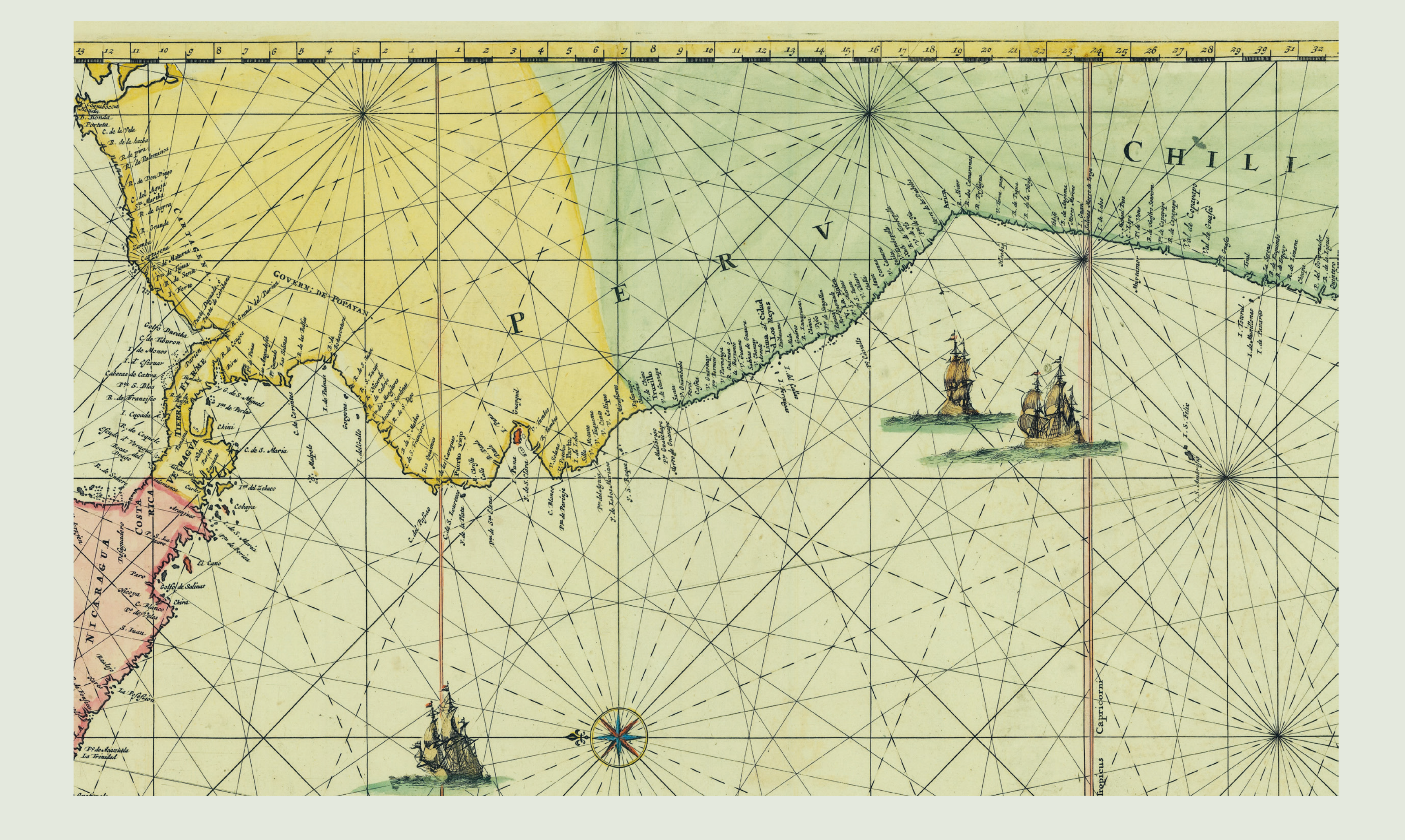


Nueva, y Correcta
CARTA
DEL MAR PACIFICO Ó DEL SVR
construida por las mejores noticias de los Pilotos de ella, y las mas exactas Observaciones Astronomicas, y Nauticas
el año de 1744
Las Cifras Romanas denotan la Variacion de la Aguja N.E. que se ha Observado en el mismo parage donde se halla la Cifra
MERIDIANO DE LIMA
EQUADOR
EQUINOCCIAL
Meridiano de Lima
Longitud tomando por primer Meridiano el de el Observatorio de Paris
Cartagena
Panama
Chagres
Costa Rica
Chiriqui
Guayaquil
Lima
Lambayeque
Sechura
Payta
Quito
Arica
Iquiqui
R. de Loa
P. de Cobija
Ilo
P. de Ilay
P. de Aranta
P. de Ocaña
P. de Pescadora
P. de Chala
P. de Atiquipa
Morro quemado
Nasca
S. Juan
Cabo S. Lorenzo
Cabo Blanco
Is. de Malpelo
Gorgona
La Montuosa
Los Ladrones
Farallones de Quipo
Enseñada de Nicoya
Enseñada del Papagayo
C. Blanco

Mapa 7.

Antonio de Ulloa, Detalle de la "Nueva y correcta carta del mar Pacífico o del Sur", 1744. Fuente: Real Academia de la Historia–Sección Cartografía y Artes Gráficas, ref. C-Atlas A, 25, reg. 876. Ver mapa completo en Fuentes (2022, p. 78).

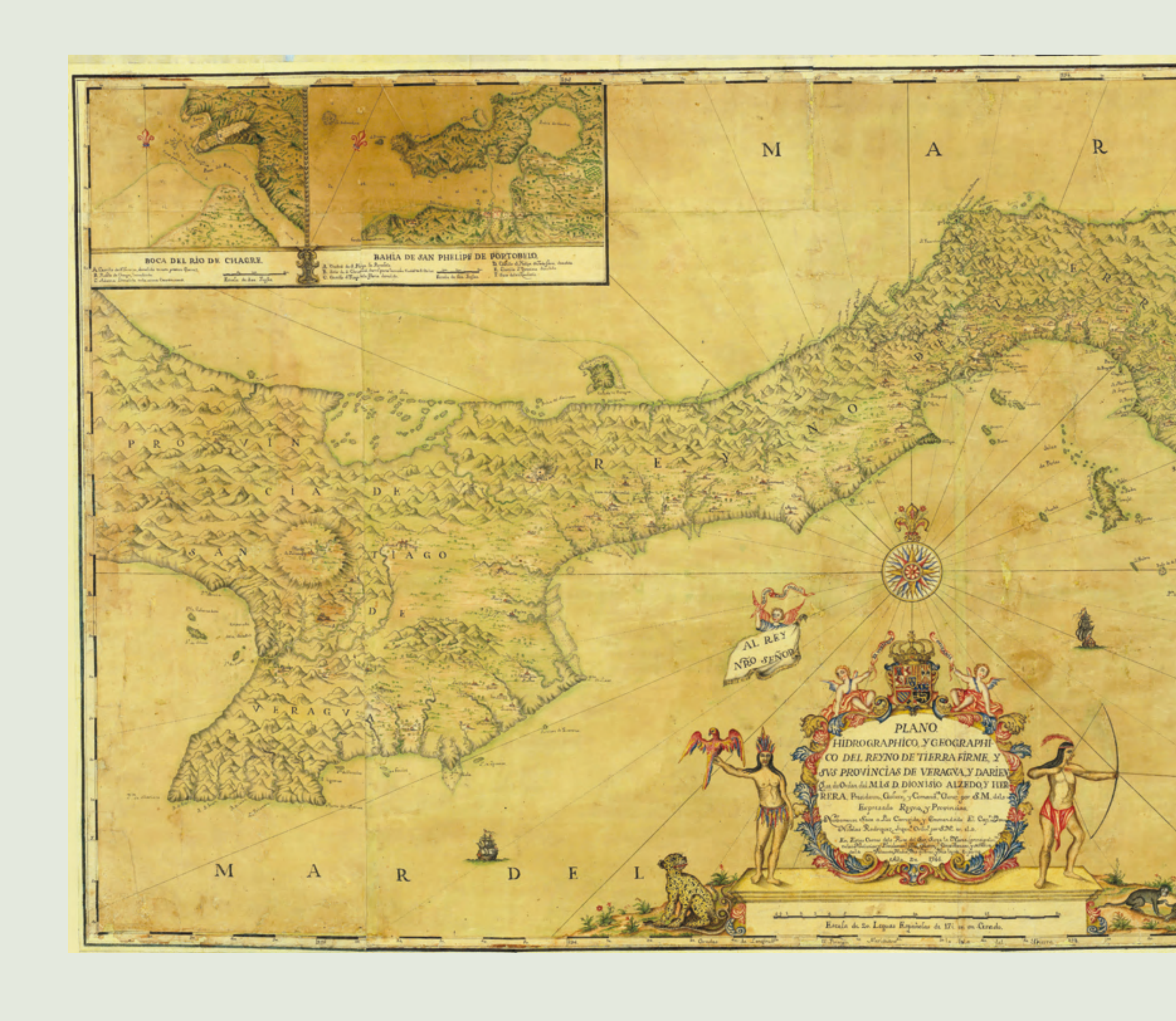
Ver también con licencia Creative Commons: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=83778

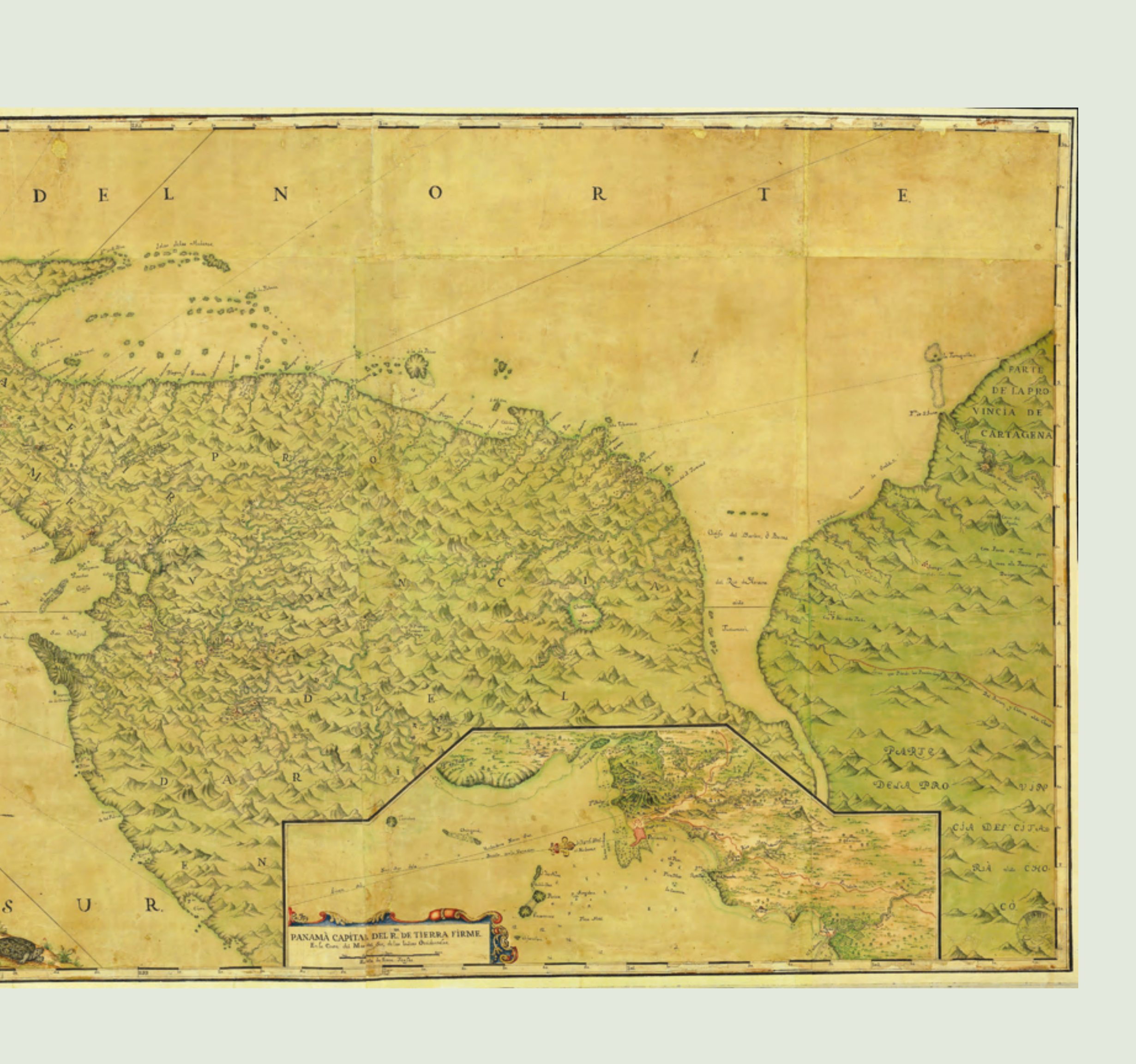

PERV
CHILI
CARTAGENA
GOVERN: DE POPAYAN
TIERRA FIRME
VERAGVA
COSTA RICA
NICARAGUA
Lima of Cidad de Los Reyes
Truxillo
Tropicus Capricorni

Mapa 8.

Frederick de Wit, detalle del "Nova Hispaniae, Chili, Peruviae, et Guatimalae Littorae", 1660. Ver mapa completo en Fuentes (2022, p. 68).

Fuente en dominio público: Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala de Cartografía, ref. H761. https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/649/


BOCA DEL RIO DE CHAGRE
BAHIA DE SAN PHELIPE DE PORTOBELO
M A R
PROVINCIA DE SANTIAGO DE VERAGUA
REYNO
AL REY NRO SEÑOR
PLANO HIDROGRAPHICO, Y GEOGRAPHICO DEL REYNO DE TIERRA FIRME, Y SUS PROVINCIAS DE VERAGNA, Y DARIEN
Que de Orden del M.I.S. D. DIONISIO ALZEDO, Y HERRERA, Presidente, Gobern.or y Comand.te Gene.l por S.M. de la Expresada Reyno, y Provincias
Escala de 20 Leguas Españolas de 17½ en un Grado.
M A R D E L


D E L N O R T E
PARTE DE LA PROVINCIA DE CARTAGENA
PARTE DE LA PROVINCIA DEL CITARÀ de CHOCÒ
S U R.
PANAMÀ CAPITAL DEL R.no DE TIERRA FIRME.
En la Costa del Mar del Sur, de las Indias Occidentales

❦ Mapa 9.

Dionisio Alcedo y Herrera, “Plano Hidrográfico y geográfico del Reyno de Tierra Firme y sus Provincias de Veragua y Darién que del orden del M.I.S.D. Dionisio Alcedo y Herrera, Presidente, Gobernador y Comandante […] por S.M. del Expresado Reyno y Provincias nuevamente saca a luz corregido y enmendado el capitán Don Nicolás Rodríguez, Ingeniero ordinario”, 1744.

Fuente: Museo Naval de Madrid, ref. 11_A_0011.

MAPA GEOGRÁFICO DEL REYNO DE TIERRA FIRME Y SUS PROVINCIAS DE VERAGUA Y DARIEN,

Nuevamente dado á luz y corregido

por D. Tomas Lopez, geógrafo de los Dominios de S. M.

Madrid año de 1802.

Bahia de San Felipe de Portobelo.

A: Ciudad de S. Felipe de Portobelo. B. Sitio de S. Cristobal, destinado para la nueva Ciudad de S. Carlos: C: Castillo de Santiago de la Gloria demolido. D: Castillo de S. Felipe de todo fierro demolido. E: Castillo de S. Geronima demolido. F. Sitio de la Rancheria.

Escala de 1800 Toesas

Boca del Rio Chagre

A: Castillo de S. Lorenzo, demolido

B: Pueblo de Chagre Yncendiado

Escala de 400 Toesas

Panamá, Capital del Reyno de tierra Firme en la Costa del Mar del sur de las Yndias Occidentales.

Escala de 4000 Toesas

PROVINCIA DE SAN TIAGO DE VERAGUA

PROVINCIA DE TIERRA FIRME

PROVINCIA DEL DARIEN

ESTA PARTE DE TIERRA PERTENECE A LA PROVINCIA DEL DARIEN

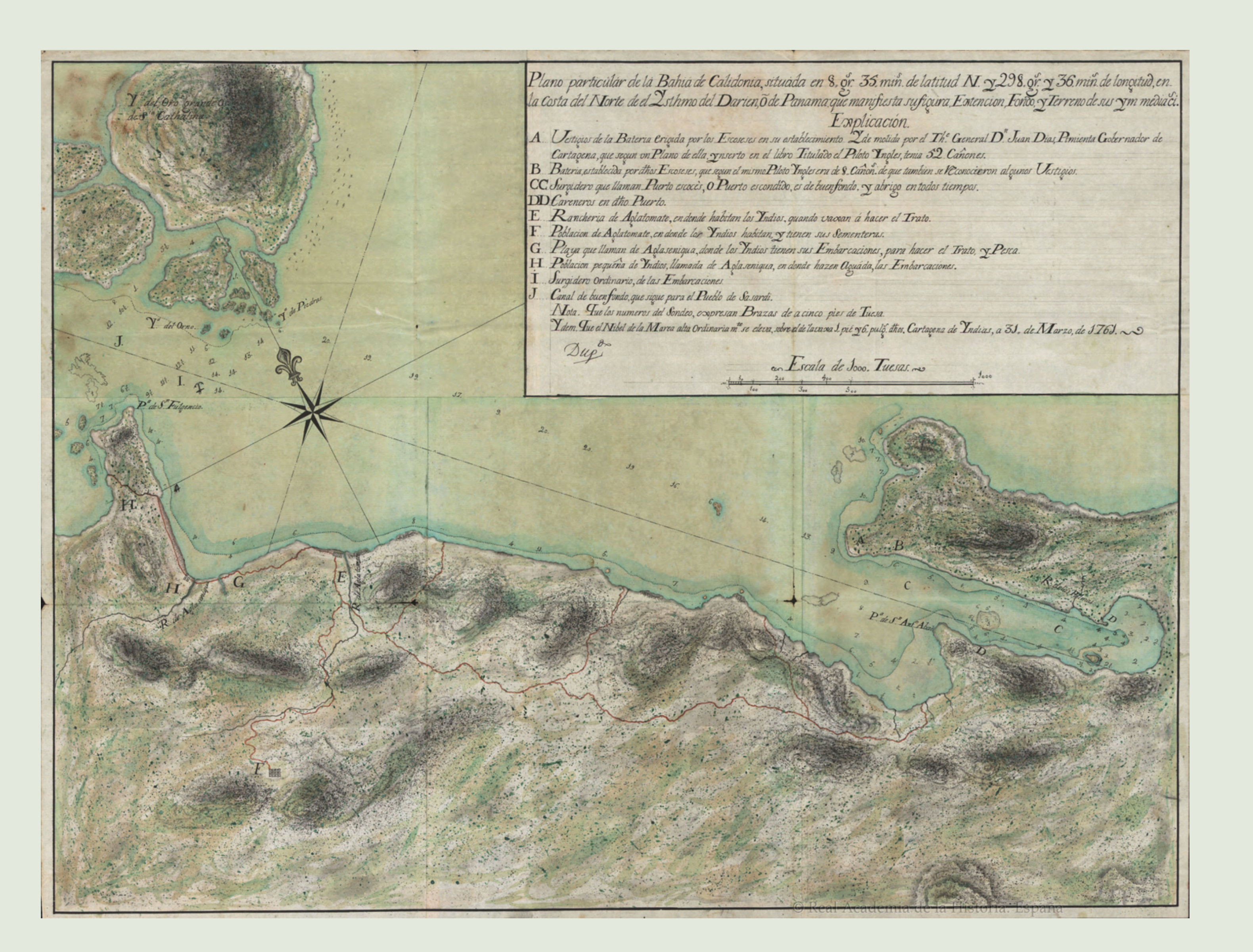
Nota. En estas Costas de la parte del sur, surge la Marea en los Novilunios y Plenilunios tres, quatro, y cinco brazas, y se retira en la Vaciante media, tres quartos, y, una legua en partes

Escala de 20 Leguas Espanolas de 17½ en un Grado

Mapa 10.

Tomás López, "Mapa Geográfico del Reyno de Tierra Firme y sus provincias de Veragua y Darién", 1802.

Fuente: Biblioteca Nacional de España, Colección de Geografía y Planos, ref. MR_000002_0166.



Plano particulár de la Bahia de Calidonia, situada en 8. gr. 35. min. de latitud N. y 298. gr. y 36. min. de longitud, en la Costa del Norte de el Ysthmo del Darien, ó de Panama: que manifiesta su figura, Extencion, Fondo, y Terreno de sus ynmediaci.
Explicación.
A. Vestigios de la Bateria erigida por los Escoseses en su establecimiento y de molida por el Th.e General D.n Juan Dias Pimienta Gobernador de Cartagena, que segun un Plano de ella, ynserto en el libro Titulado el Piloto Yngles, tenia 52. Cañones.
B. Bateria, establecida por dhos Escoseses, que segun el mismo Piloto Yngles era de 8. Cañon.s de que tambien se Reconocieron algunos Vestigios.
CC. Surgidero que llaman Puerto escocès, ó Puerto escondido, es de buen fondo, y abrigo en todos tiempos.
DD. Careneros en dho Puerto.
E. Rancheria de Aglatomate, en donde habitan los Yndios, quando vaxan á hacer el Trato.
F. Poblacion de Aglatomate, en donde los Yndios habitan, y tienen sus Sementeras.
G. Playa que llaman de Aglaseniqua, donde los Yndios tienen sus Embarcaciones, para hacer el Trato, y Pesca.
H. Poblacion pequeña de Yndios, llamada de Aglaseniqua, en donde hazen Aguáda, las Embarcaciones.
I. Surgidero Ordinario, de las Embarcaciones.
J. Canal de buen fondo, que sigue para el Pueblo de Sasardi.
Nota. Que los numeros del Sondeo, expresan Brazas de a cinco pies de Tuesa.
Ydem. Que el Nibel de la Marea alta Ordinaria m.te se eleva, sobre el de la vaxa 1. pié y 6. pulg. dhos. Cartagena de Yndias, a 31. de Marzo, de 1761.
Dup.do
Escala de 1000. Tuesas.
100 200 300 400 500 1000
Y.a del Oro grande ó de S.ta Cathalina
Y.a de Piedras
Y.a del Orno
P.ta de S.n Fulgencio
P.ta de S.n Ant.o Abad
© Real Academia de la Historia. España

Mapa 11.

Antonio de Arévalo, "Plano particular de la bahía de Calidonia", 1761, mapa correspondiente al *Diario de la expedición al istmo del Darién.*

Fuente: Real Academia de la Historia de Madrid, ref. 09-06271-7_c80_0003. Ver también con licencia Creative Commons: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=114777

Transcripción del mapa

Explicación. A. Vestigios de la batería erigida por los escoceses en su establecimiento demolida por el Teniente General Don Juan Díaz Pimienta, gobernador de Cartagena, que según un plano de ella inserto en el libro titulado El piloto inglés, tenía 52 cañones.

B. Batería establecida por dichos escoceses, que según el mismo Piloto Inglés era de 8 cañones de que también se reconocieron algunos vestigios.

C.C. Surgidero que llaman Puerto Escocés o Puerto Escondido, es de buen fondo y abrigo en todos tiempos.

D.D. Careneros en dicho puerto.

E. Ranchería de Aglatomate, en donde habitan los indios, cuando bajan a hacer el trato.

F. Población de Aglatomate, en donde los indios habitan y tienen sus sementeras.

G. Playa que llaman de Aglaseniqua, donde los indios tienen sus embarcaciones, para hacer el trato y pesca.

H. Población pequeña de indios, llamada de Aglaseniqua en donde hacen aguada las embarcaciones.

I. Surgidero ordinario de las embarcaciones.

J. Canal de buen fondo, que sigue para el pueblo de Sasardi.

Nota: que los números de sondeo, expresan brasas de a cinco pies de Tuesa. Idem; fue el nivel de la marea alta ordinariamente se eleva, sobre el de la baja 1 pie y 6 pulgadas (…)
Cartagena de Indias, a 31 de marzo de 1761.

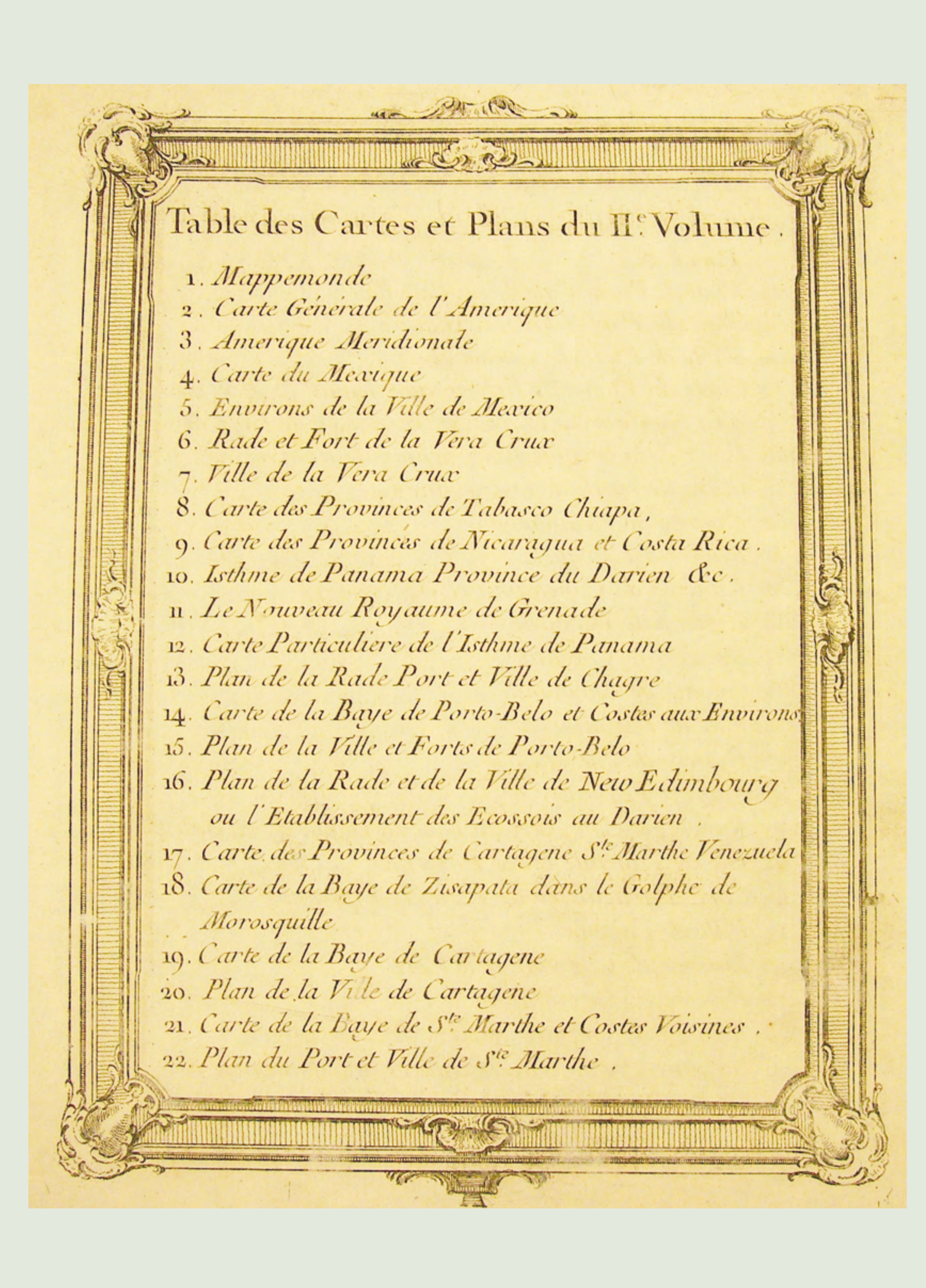


Table des Cartes et Plans du IIe. Volume.

1. *Mappemonde*
2. *Carte Génerale de l'Amerique*
3. *Amerique Meridionale*
4. *Carte du Mexique*
5. *Environs de la Ville de Mexico*
6. *Rade et Fort de la Vera Crux*
7. *Ville de la Vera Crux*
8. *Carte des Provinces de Tabasco Chiapa,*
9. *Carte des Provinces de Nicaragua et Costa Rica.*
10. *Isthme de Panama Province du Darien &c.*
11. *Le Nouveau Royaume de Grenade*
12. *Carte Particuliere de l'Isthme de Panama*
13. *Plan de la Rade Port et Ville de Chagre*
14. *Carte de la Baye de Porto-Belo et Costes aux Environs*
15. *Plan de la Ville et Forts de Porto-Belo*
16. *Plan de la Rade et de la Ville de New Edimbourg ou l'Etablissement des Ecossois au Darien.*
17. *Carte des Provinces de Cartagene Ste. Marthe Venezuela*
18. *Carte de la Baye de Zisapata dans le Golphe de Morosquille*
19. *Carte de la Baye de Cartagene*
20. *Plan de la Ville de Cartagene*
21. *Carte de la Baye de Ste. Marthe et Costes Voisines.*
22. *Plan du Port et Ville de Ste. Marthe.*

Mapa 12.

Jacques Nicolas Bellin, índice del *Petit atlas maritime: recueil de cartes et plans des quatre parties du monde*, 1764.

Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango, Colección de Libros Raros y Manuscritos, ref. 912.8 B35p. Fotografía: Nara Fuentes Crispín.

I. Cagada
I. Bastimentos
Nombre de Dios, Ville abandonnée
Riv. S. Francois
Pointe de S. Blas
I. de las Mulatas
I. de Palmas
I. S. Blas
Porto-belo
de Chepo
Pointe de los Boquerones ou des grands trous
Acla Etablissement abandonné
I. des Pins
I. d'Or
Port de Calidonia
Isles de St. Bernard
Golphe de Morosquille
I. Forte
Baye Tistapa
Tanu
Riv. de Chiman
Cap S. Laurent
Riv. des Savanes
Riv. du Darien
D A R I E N
Baye du Caret
Cap Tiburon
Pointe de Aguada
R. Degera
Saint Sebastien de Buenavista ruinée
I. du Roy
Tuquesa
Golphe St. Michel
Puero
Golphe de Darien ou Uraba
Ste. Marie l'ancienne
la Galere
Garachine
Tayasta
St. Marie
Praya
Taponaca
R. Turbo
Port de Caracol ou du Limaçon
Balsas
Samba
Cona
R. Maritico
Savalos
Port des Pins
R. Tarena
Baye de la Candelaria ou de la Chandeleur
ANDARIEL
Riv. Culata ou la Culasse
Porto Quemada ou Port Brulé
Charcon
Porto Claro
QUAQUAS
Mira
Oevara
Baye S. Antoine
R. des Indiens
Mavebara
Meridien de Paris
deg. 50 40 30 20 10

Mapa 13.

Jacques Nicolas Bellin, Portulano inserto en el capítulo “Isthme de Panamá Province du Darién”. En: *Petit atlas maritime: recueil de cartes et plans des quatre parties du monde,* 1764.

Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango, Colección de Libros Raros y Manuscritos, ref. 912.8 B35p. Fotografía: Nara Fuentes Crispín.



Mapa general del Golfo del Darien, ò de Vrabá situado en la parte Septentrional de la America meridional entre las Provincias de Panamá, y Cartagena con su entrada en los 8. grados 29 minutos de latitud N. y 299 de longitud del meridiano de Thenerife para dar conocim.to de sus Puertos, Radas, Ensenadas, Cayos, Baxos, Rios, y Terreno de sus immediaciones, àcompañado de los Planos particulares de la Bahia que llaman la Calidonia, de el de la Candelaria, y de el de parte del Rio Cayman con sus Terrenos immediatos de una Relacion del Reconocim.to q. de todo se ha hecho, y de una descripcion de ello, con inclusion del proyecto formado para èrigir un pequeño Fuerte que pueda precaver la nueva àcogida de Extrangeros, y àsegurar su Guarnicion de la inconstancia de los Indios; àrreglado à la Real Orden de 6. de Febrero de 1760.
Nota: Que los parages marcados con esta señal ⚓ son Puertos àbrigad.s para el tiempo de brisas que vientan por el N.O. en los meses de Diziembre, Henero, Febrero, Marzo, y Abril, y toda la Costa q. corre desde la punta de Arenas del Sur siguiendo por las de Vrabá, Cayman, Turbo, Suiriquilla, Isla de Barbacoas hasta la punta Baxa del Chocó, es limpia, y hondable, y se puede dar fondo en qualquiera parte, por que las brisas no son fuertes, y solo hay un poco de marejada, que lebanta la corriente que sale para fuera encontrandose con el Oleage de la brisa.
Toda la Costa q. sigue desde la punta Baxa del Chocó hasta la Calidonia es braba, y no puede darse fondo en el mensionado tiempo sino en los quatro parages en que ba puesta la predicha señal ⚓ y en Calidonia, è Isla de Pinos.
En los demas meses del Año que hay lluvias, y corren Vientos por el Sur en todo el Golfo, y Costa hasta la Calidonia se puede dar fondo por que la Mar està quieta, como tambien en toda la Costa que ba desde la punta de Arenas d.ha hasta la del Rio del Sinú.
Los numeros de la Sonda denotan brazas de à cinco pies de Tuesa.
El nivel de las mareas altas òrdinarias se èleva sobre el de las vaxas m. pie y 3 pulgadas d.hos. Cartagena de Indias à 31. de Marzo de 1761.
Dup.do
Escala de medio grado de circulo maxsimo dividida en 30. minutos.
Escala de medio grado dicho dividida en 28500 Tuesas.
Escala de medio grado dicho dividida en 8¾ leguas Españolas.
299 Grs. de Longitud
8. Grs. de Lat.d
Y. de Pinos
P.to de Sasarti
Y.a del Oro chica
Y.a del Oro grande
P.to de Calidonia
Cabo Piton
Cabo de Matanzas
Playa de Arenas
Cabo de Tiburon
R. Pinololo
P.ta de Arenas del Sur
P.to Cuspachucuna
R. Tirganti
R. Titumate
R. de Atrato
R. Cuyni
Cerro del Aguila
R. Turbo
P.to de Suiriquilla
R. Cayman
R. Vrá
R. Arrues
Rio Grande de S.n Juan del Darien
© Real Academia de la Historia. España

Mapa 14.

Antonio de Arévalo, "Mapa general del Golfo del Darién o de Urabá", 1761, *Diario de la expedición al istmo del Darién.*

Fuente: Real Academia de la Historia de Madrid, ref. 09-06271-7_c80_0002.

Transcripción del mapa

Mapa general del Golfo del Darién o de Urabá situado en la parte septentrional de la América meridional entre las Provincias de Panamá y Cartagena con su entrada en los 8 grados 29 minutos de latitud N y 299 de longitud del meridiano de Tenerife para dar conocimiento de sus puertos, radas, ensenadas, cayos, bajos, ríos y terreno de sus inmediaciones, acompañado de los planos particulares de la bahía que llaman la Calidonia, de el de la Candelaria, y de el de parte del Río Caimán con sus terrenos inmediatos, de una relación del reconocimiento que de todo se ha hecho, y de una descripción de ello, con inclusión del proyecto formado para erigir un pequeño fuerte que pueda precaver la nueva acogida de extranjeros y asegurar su guarnición de la inconstancia de los indios, arreglado a la Real Orden de 6 de febrero de 1760.

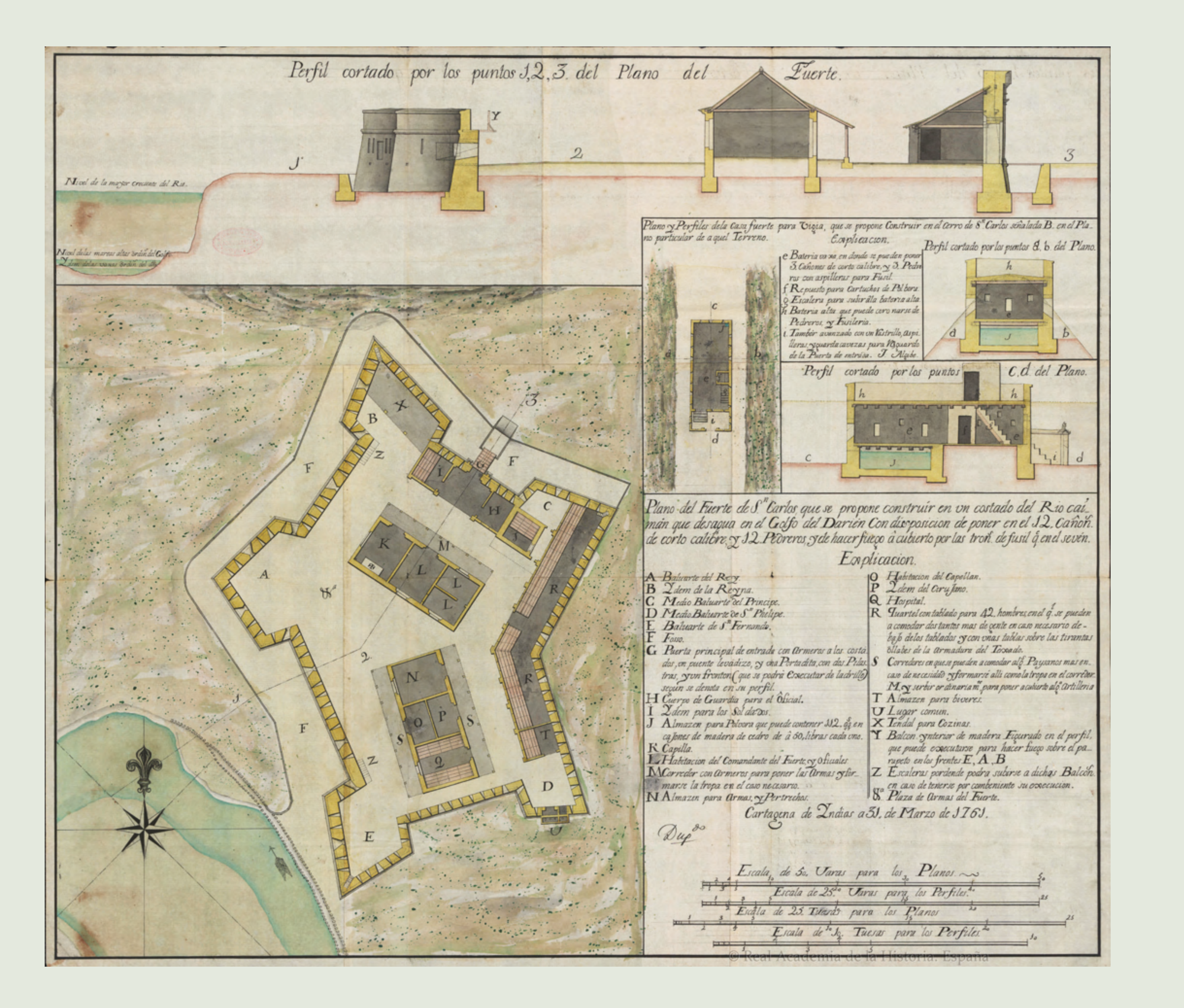
Nota: que los parajes marcados con esta señal (*) son puertos abrigados para el tiempo de brisas que vientan por el Noroeste en los meses de diciembre, enero, marzo y abril y toda la costa que corre desde la punta de Arenas del Sur, siguiendo por las de Urabá, Caimán, Turbo, Suriquilla, Isla de Barbacoas hasta la punta baja del Chocó, es limpia, y hondable y se puede dar fondo en cualquiera parte porque las brisas no son fuertes, y solo hay un poco de marejada que levanta la corriente que sale para fuera encontrándose con el oleaje de la brisa[3]. Toda la costa que sigue desde la

3. Este término *hondable* es frecuente en la cartografía del golfo. El *Diccionario Marítimo Español,* de Timoteo O'scanlan (1831) señala "Aplícase a la costa o cualquier otro paraje de la mar en que se encuentra fondo; pero con agua bastante para poder navegar. Dátese también sondable, y antiguamente fondable" (p. 317). Entre tanto, Fondevila (2019) explica que *fondable* "Aplícase a cualquier paraje de la mar en que se encuentra fondo con el escandallo, pero con agua bastante para navegar" (p. 232) y sobre *hondable* refiere "Aplícase a la costa o cualquier otro paraje de la mar, en el cual se encuentra fondo; pero con agua bastante para poder navegar [Lorenzo, 1864). Ejm: «Sera menester para cegarle la boca 4 Chalupas, para afondarlas en lo más hondable, cargadas de Piedra y Cal». [Bauer, 1921]"

punta baja del Chocó hasta la Calidonia es brava y no puede darse fondo en el mencionado tiempo sino en los cuatro parajes en que va puesta la predicha señal (*) y en Calidonia e isla de Pinos[4]. En los demás meses del año que hay lluvias y corren vientos por el Sur en todo el Golfo y costa hasta la Calidonia se puede dar fondo porque la mar está quieta como también en toda la costa que va desde la punta de Arenas dicha hasta la del Río Sinú. Los números de la sonda denotan brazas de a cinco pies de Tuesa. El nivel de las mareas altas ordinarias se eleva sobre el de las bajas un pie y 9 pulgadas (…)
Cartagena de Indias a 31 de marzo de 1761.

(Fondevila, 2019, p. 233).

4. En los dos lugares de la transcripción del contenido de este mapa hemos usado asterisco (*) para indicar que cuando Arévalo escribe "esta señal", en el lugar del asterisco dibuja un ancla. La señal del ancla en las cartas náuticas, casi siempre, indica que se trata de un lugar óptimo para el fondeo de las embarcaciones.

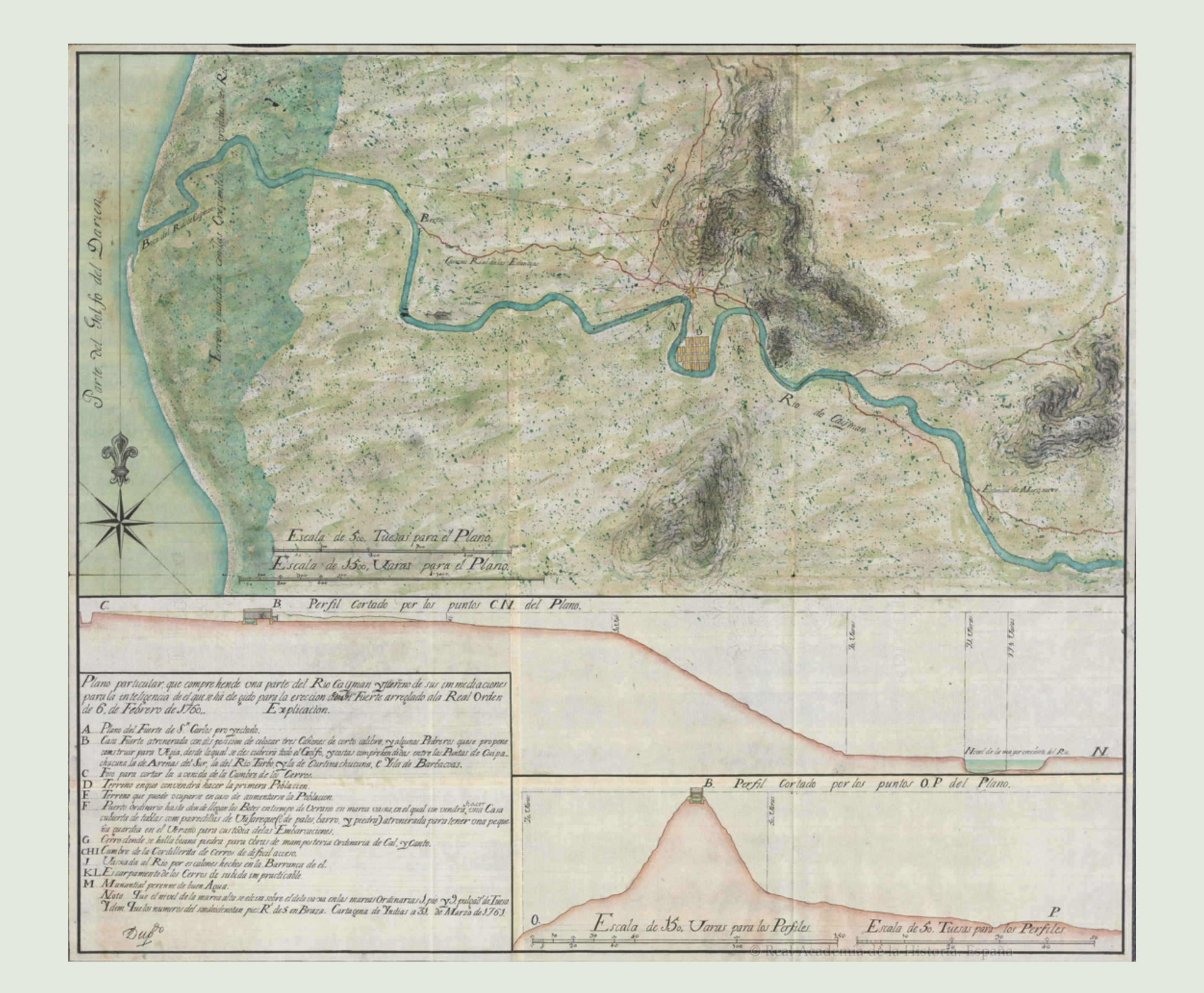


Perfil cortado por los puntos 1, 2, 3. del Plano del Fuerte.
Nivel de la mayor creciente del Rio.
Plano y Perfiles de la Casa fuerte para Vigia, que se propone Construir en el Cerro de Sn. Carlos señalada B. en el Plano particular de aquel Terreno.
Explicacion.
e Bateria vaxa, en donde se pueden poner 3. Cañones de corto calibre, y 3. Pedreros con aspilleras para Fusil.
f Repuesto para Cartuchos de Polbora.
g Escalera para subir à la bateria alta.
h Bateria alta que puede coronarse de Pedreros, y Fusileria.
i Tambor avanzado con un Rastrillo, aspilleras, y guarda cavezas para resguardo de la Puerta de entrada. J. Algibe.
Perfil cortado por los puntos a. b. del Plano.
Perfil cortado por los puntos C. d. del Plano.
Plano del Fuerte de Sn. Carlos que se propone construir en un costado del Rio caiman que desagua en el Golfo del Darien Con disposicion de poner en el 12. Cañones de corto calibre, y 12. Pedreros, y de hacer fuego à cubierto por las tron. de fusil q. en el seven.
Explicacion.
A Baluarte del Rey.
B Ydem de la Reyna.
C Medio Baluarte del Principe.
D Medio Baluarte de Sn. Phelipe.
E Baluarte de Sn. Fernando.
F Foso.
G Puerta principal de entrada con Armeros a los costados, un puente levadizo, y una Portadita, con dos Pilastras, y un fronton (que se podra Executar de ladrillo) segun se denota en su perfil.
H Cuerpo de Guardia para el Oficial.
I Ydem para los Soldados.
J Almazen para Polvora que puede contener 112. qq. en cajones de madera de cedro de à 60. libras cada uno.
K Capilla.
L Habitacion del Comandante del Fuerte, y Oficiales.
M Correder con Armeros para poner las Armas y formarse la tropa en el caso necesario.
N Almazen para Armas, y Pertrechos.
O Habitacion del Capellan.
P Ydem del Cirujano.
Q Hospital.
R Quartel con tablado para 42. hombres, en el q. se pueden acomodar dos tantos mas de gente en caso necesario debajo de los tablados y con unas tablas sobre las tirantas ò llabes de la Armadura del Texado.
S Corredores en que se pueden acomodar alg. Paysanos mas en caso de necesidad y formarse alli como la tropa en el correder M, y serbir ordinariamte. para poner a cubierto alg. Artilleria
T Almazen para biveres.
U Lugar comun.
X Tendal para Cozinas.
Y Balcon ynterior de madera Figurado en el perfil, que puede executarse para hacer fuego sobre el parapeto en los frentes E, A, B
Z Escaleras por donde podra subirse a dichos Balcon. en caso de tenerse por combeniente su execucion.
& Plaza de Armas del Fuerte.
Cartagena de Yndias a 31. de Marzo de 1761.
Escala de 50. Varas para los Planos.
Escala de 25. Varas para los Perfiles.
Escala de 25. Toesas para los Planos
Escala de 12. Toesas para los Perfiles.

Mapa 15.

Antonio de Arévalo, "Plano del fuerte de San Carlos que se propone construir en un costado del Río Caimán que desagua en el Golfo del Darién con disposición de poner en él 12 cañones de corto calibre y 12 pedreros, y de hacer fuego a cubierto por las troneras de fusil que en él se ven", 1761. Plano correspondiente al *Diario de la expedición al istmo del Darién*.

Fuente: Real Academia de la Historia de Madrid, ref. 09-06271-7_c80_0006. Ver también con licencia Creative Commons: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=113255



Parte del Golfo del Darien
Boca del Rio de Cayman
Rio de Cayman
Escala de 500. Tuesas para el Plano.
Escala de 1500. Varas para el Plano.
B. Perfil Cortado por los puntos C.N. del Plano.
C.
N.
B. Perfil Cortado por los puntos O.P del Plano.
O.
P.
Escala de 150. Varas para los Perfiles.
Escala de 50. Tuesas para los Perfiles.
Plano particular, que comprehende una parte del Rio Cayman y terreno de sus immediaciones para la inteligencia de el que se ha elegido para la ereccion de un Fuerte arreglado ala Real Orden de 6. de Febrero de 1760.
Explicacion.
A Plano del Fuerte de Sn. Carlos proyectado.
B Casa Fuerte atronerada con disposicion de colocar tres Cañones de corto calibre, y algunos Pedreros quese propone construir para Vigia, desde laqual se descubrirá todo el Golfo, y costas comprehendidas entre las Puntas de Caipachucuna la de Arenas del Sur, la del Rio Turbo, y la de Curtima chucuna, é Ysla de Barbacoas.
C Foso para cortar la avenida de la Cumbre de los Cerros.
D Terreno enque convendrá hacer la primera Poblacion.
E Terreno que puede ocuparse en caso de aumentarse la Poblacion.
F Puerto ordinario hasta donde llegan los Botes en tiempo de Verano en marea vaxa, en el qual convendrá hacer una Casa cubierta de tablas con paredillas de Vajareque (ó de palos, barro, y piedra) atronerada para tener una pequeña guardia en el Verano para custodia delas Embarcaciones.
G Cerro donde se halla buena piedra para Obras de mamposteria Ordinaria de Cal, y Canto.
CHI Cumbre de la Cordillerita de Cerros de dificil acceso.
J Vaxada al Rio por escalones hechos en la Barranca de el.
KL Escarpamento de los Cerros de subida impracticable.
M Manantial perenne de buen Agua.
Nota Que el nivel de la marea alta se eleva sobre el dela vaxa enlas mareas Ordinarias 1. pie y 9. pulgadas de Tuesa
Ydem Que los numeros del sondeo denotan pies R.s de 5 en Braza. Cartagena de Yndias a 31. de Marzo de 1761.
Dugo

Mapa 16.

Antonio de Arévalo, "Plano particular que comprende una parte del Río Caimán y terreno de sus inmediaciones para la inteligencia de él que se ha elegido para la erección de un nuevo fuerte arreglado a la Real Orden de 6 de febrero de 1760", 1761. Plano correspondiente al *Diario de la expedición al istmo del Darién*.

Fuente: Real Academia de la Historia de Madrid, ref. 09-06271-7_c80_0005. Ver también con licencia Creative Commons: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=113287


Mar del Sur
Provincia de Panamá
Provinzia de el Darien
Mar de el Norte
Golfo del Darien
Golfo de S.n Miguel del Darien
Panamá
Portovelo
Chocó
Ysla de las Perlas
Rio Chepo
Rio Tuira

Mapa 17.

Antonio de la Torre y Miranda, detalle del "Mapa sobre las poblaciones fundadas en las provincias de Antioquia y del Darién. Plano de orden del Gobernador y Comandante General de la Plaza de la Provincia de Cartagena ordenado por Don Juan de Torreazar Díaz Pimienta", 1779.

Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid. Ver mapa completo en Fuentes (2022, p. 140).

Toponimia contenida en el detalle del mapa:

Río de Lagartos, Río Chagre (con convención de fortificación). Puerto de Naos, Punta Gorda, Portobelo, Punta del Cacique, Punta de Garrote, Islas de los Monos, Punta de Bastimentos, Isla de Bastimentos, Punta de Manzanillos, Nombre de Dios, Río del Palenque, Cabo Culebras, Río Sardinata, Río Culebras, Punta Escribanos, Río Mandinga, Punta de San Blas, Ensenada de Mandinga seguida de los Ríos Ruigandpi, Cueti, Navigandí. Magebongandi, el Río Milaneque y Río de las Armas, Río Bechuti, Río Mono, Río Coco, Río Tingatinguete, Río Banana, Arroyo Mosquito, Río Pudregandi, Río Navagandí, Río Sasardi, Isla de los Pinos, Río de la Calidonia, Bahía de la Calidonia, Bahía Carey, Cabo Matanzas, Cabo Tiburón, Cabo de Tereno, Río Pinolo, Río Gandi, Estoto, Organdi, Buenavista, Tirgandi, Titomate, Río Tereno. Boca del Río Atrato, Ciénaga de Tigre, Río San Juan, Bahía de la Candelaria. Al margen derecho del Golfo el Río Turbo, otro Río llamado Banana, el Río Coto, el Río Salado, Punta de Arenas, Punta de Caribana, Río Damaquiel, Río San Juan y Ciénaga de los Arboletes".


Plano particular de la Bahia de la Candelaria situada en la Costa del Oeste del Golfo del Darien en 8 grã. 3 min. de latitud N. y 299 grã. y 10 min. de longitud, que manifiesta la Figura, Extension, y Fondo de ella, como tambien el Terreno de sus Ymmediaciones.
Explicacion.
A. Caño que se comunica con el brazo principal del Rio del Darien, que llaman brazo del Trepadero, que al presente se halla cegado en su boca, y cerrado con Ramas.
AB. Firmal de Osas, y Palos menudos podridos, que a cantona la Mar, y se inunda con su creciente y maresada.
BC. Playa vaxa de arena que ygualmente se inunda.
DE. Playa vasa de arena ynundaª con las mareas.
F. Ysla en que se hallan algunos cortos trechos de tierra firme vasa, que se ynunda en el tiempo de las crecientes del Rio.
Nota. Que todo el demas terreno de estas immediaciones està ynundado siempre, por cuyo motibo aunque esta Bahia es de buen fondo, y ãbrigada de todos Bientos, si se quiere defender la Entrada, y Trato de los Extrangeros en ella con algun Fuerte, a demas de ser costosa su Construcion, y serbicio Ordinario de su Guarnicion, y dificil su defensa con mediana Fuerza, por poderle dar el Costado los Nabios, no abria poblacion ymmediata para subsuistir, y se hallaria sin retirada en caso de ser a cometida por fuerzas superiores; y como el trato ylicito podrian ygualmte. hacerlo los Extrangeros por otros varios Brazos de este Rio, no seria facil embarazarlo sino con Piraguas Armadas que persiguiesen, y apresasen a los Contravandistas, lo que igualmente puede hacerse desde otro qualquier parage de las immediaciones donde no aiga los inconvenientes dhos, como se expresarà en su lugar.
Cartagena de Yndias a 31. de Marzo de 1761.
Nota. Que los numeros del sondeo expresan Brazas de cinco pies.
Dupdo
Ydem. Que el nivel de la marea alta se eleva sobre el de la Vaxa ordinariamente un pie, y nueve pulgadas dhos.
Escala de 1000. Tuesas.
50 100 200 300 400 500 1000
E
F
D
A
B
C

Mapa 18.

Antonio de Arévalo, "Plano particular de la Bahía de la Candelaria situada en la costa del Oeste del Golfo del Darién en 8 grados, 3 minutos de latitud y 299 grados y 10 minutos de longitud que manifiesta la figura, extensión, y fondo de ella, como también el terreno de sus inmediaciones", 1761. Plano correspondiente al *Diario de la expedición al istmo del Darién.*

Fuente: Real Academia de la Historia de Madrid, ref. 09-06271-7_c80_0004. Ver también con licencia Creative Commons: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=113242

Transcripción del mapa

Explicación: A. Caño que se comunica con el brazo principal del Río del Darién que llaman brazo del Trepadero que al presente se halla cegado en su boca, y cerrado con ramas. AB: Firmal de hojas y palos menudos podridos que acantona la mar y se inunda con su creciente y marejada. BC. Playa que baja de arena que igualmente se inunda. DE. Playa baja de arena [que se] inunda con las mareas. F. Isla en la que se hallan algunos cortos trechos de tierra firme baja, que se inunda en el tiempo de las crecientes del río.
Nota: Que todo el demás terreno de estas inmediaciones está inundando siempre, por cuyo motivo aunque esta bahía es de buen fondo y abrigada de todos vientos, si se quiere defender la entrada y trato de los extranjeros en ella con algún fuerte, además de ser costosa su construcción y servicio ordinario de su guarnición, y difícil su defensa con mediana fuerza por poderle dar el costado de los Navíos, no habría población inmediata para subsistir; y se hallaría sin retirada en caso de ser acometida por fuerzas superiores; y como el trato ilícito podrían igualmente hacerlo los extranjeros por otros varios brazos de este río no sería fácil embarazarlo sino con piraguas armadas que persiguiesen, y apresasen a los contrabandistas, lo que igualmente puede hacerse desde otro cualquier paraje de las inmediaciones donde no haya los inconvenientes dichos como se expresará en su lugar. Cartagena de Indias a 31 de marzo de 1761.

Nota: Que los números del sondeo expresan brazas de 5 pies de tuesa. Idem: que el nivel de la marea alta se eleva sobre el de la baja ordinariamente un pie y nueve pulgadas.


Plano de la Costa del Darien Comprendida entre el Rio Gandi y la Punta de San Blas para
por dentro de los Bajos en que estan Señalados los Apostaderos, para Evitar el trato Ylicito de Extrangeros con
MAR DEL NORTE
PARTE DEL YSTHMO DE PANAMA Y PRO
Yslas Mulatas
Punta de Sn. Blas
A. Apostadero de Putregan
B,C. Ydem de Rio Atono, y
D,E. Ydem de la Concepcion
E,F,G,H,I. Varias Canales de
Establecimientos de M
ya Situacion Respectiva
su perfecto Conocimien
Nota. Que desde el Puerto
Mosquitos puede hirse
yo de Ratones para h

ntelligencia dela Navegacion de los Buques destinados asu Custodia desde Ca rolina
los Indios y hostilisar aestos queson losquemas Comercio hantenido con ellos inclusos losā Carolina.

Paralelo de 8 grados 30 minutos

NCIA DEL DARIEN.

Habia de la Montaña

Explicacion

di, è Ysla de Mosquitos.
Cayo Ratones.
, y Cayo Ōlandès.
entrada y Salida para los
andinga y Concepcion Cu
a comviene Colocar para
to.
de Putregandi, ō Ysla de
por dentro asalir por Ca
ir a Concepcion Mandin

ça Vr. y pa. bolver desde Cayo Ratones pr. fuera delos bajos a Ysla de Mosquitos, Ysla de Pinos, o Carolina; pero dicen los Practicos q. pr. los muchos bajos que hay pr. el frente dela Costa entre Ysla de Mosquitos y Cayo de Ratones, nosepuede entrar aella sino es pr. dhos dos parages q.e son los Estremos dela Canal de tierra, Cuyos bajos y Arresifes convendria Reconoser y Situar p.a saver si hay ono alg.a Can.l entre ellos q. permita paso como las hay entre las Yslas Mulatas, afin de q. no aviendo sepueda con segur.d tener solo un Apostadero en Ysla de Mosq.tos A

y otro en la Concep.n D, desde donde se descubre bien la entr.da de Cayo Ratones, como tamb.n desde la Vigia dela Ysla del Oro toda la Costa hasta Putregandi y Cayo Tiburon.

Yd. Que por ser brava la Costa de Gandi en todo tiempo, nohay parage Seguro en ella para Apostadero; pero lo hay por donde sus Indios pueden pasar a hostilisar ala fundac.n de Cayman p.a Lanchas o Galeotas en los Cayos del paso de Tarena, y p.a otras mayores en la Reveza, Bahia de la Candelaria y en la Ysla de Barbacoa.

Carolina del Darien 24 de Julio de 1788.

Escala de medio Grado de Circulo Maximo.
1 2 3 4 5
millas.

Mapa 19.

"Plano de la costa del Darién comprendida entre el Río Gandi y la punta de San Blas para inteligencia de la navegación de los buques destinados a su custodia desde Carolina por dentro de los bajos en los que están señalados los apostaderos para evitar el trato ilícito de los extranjeros con los indios y hostilizar a estos que son los que más comercio han tenido con ellos inclusos los de la Carolina", 1788.

Fuente: Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid, refs. MN- 13-A-17 y MN- 13-A-0017.

Transcripción del mapa

Contenido del mapa

A. Apostadero de Putregandi e isla de Mosquitos
B.C. Idem de Río Mono y Cayo Ratones.
D.E. Idem de la Concepción y Cayo Holandés
E F G H I. Varias canales de entrada y salida para los establecimientos de Mandinga y concepción cuya situación respectiva conviene colocar [en] su perfecto conocimiento.

Nota: que desde el puerto de Putregandi o Isla de Mosquitos puede irse por dentro a salir por cayo de ratones para ir a Concepción Mandinga vr. para volver desde Cayo Ratones por fuera de los bajos a isla de Mosquitos, Isla de Pinos, o Carolina; pero dicen los prácticos que por los muchos bajos que hay por el frente de la costa entre Isla de Mosquitos y Cayo de Ratones, no se puede entrar en ella si no es por dichos dos parajes que son los extremos de la canal de la tierras cuyos bajos y arrecifes convendría reconocer y situar para saber si hay o no alguna canal entre ellos que permita paso como las hay entre las islas Mulatas a fin de que no habiendo se pueda conseguir tener solo un apostadero en Isla de Mosquitos y otro en la Concepción. D. desde donde se descubre bien la entrada de Cayo Ratones, como también desde la Vigía de la Isla del Oro toda la costa hasta Putregandi y Cabo Tiburón. Que por ser brava la costa de Gandi en todo tiempo, no hay paraje seguro en ella para apostadero, pero lo hay por donde sus indios pueden pasar a hostilizar a la fundación de Caimán para lanchas o galeotas en los cayos del paso de Tarena y para otras mayores en la Reveza, Bahía de la Candelaria y en la Isla de la Barbaoca.
Carolina del Darién, 24 de julio de 1788.

Bibliografía

Fondevila Silva, Pedro. *(2011). Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea,* Murcia: Fundación Séneca; Agencia de Ciencia y Tecnología de la Región de Murcia, 2011.

Fuentes Crispín, Nara. *(2022). Nuevo Atlas histórico marítimo de Colombia, siglos XVI a XVIII*, Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

González Escobar, Luis Fernando. *(1996)*. "Chocó en la cartografía histórica del territorio incierto a departamento de un país llamado Colombia", *Boletín Cultural y Bibliográfico,* 33 (43).

Ménanteau, Loic. *(2007). Geo historia del golfo. Atlas del golfo de Urabá. Una mirada al Caribe de Antioquia y Chocó,* Bogotá: Editores Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "José Benito Vives de Andreis" y Gobernación de Antioquia.

O'scanlan, Timoteo. *(1831). Diccionario Marítimo Español,* Madrid: Imprenta Nacional de España.

Picón, Anthony. *(2018)*. "The Water-World: Hendrick Doncker y el retrato de un mundo marino", Biblioteca Nacional de Colombia. Recuperado en: http://bibliotecanacional.gov.co/es-co/actividades/Publicaciones-sobre-el-patrimonio/Pieza-del-mes/detalle-pieza-del-mes?titulo=The%20Sea-Atlas:%20Hendrick%20Doncker%20y%20el%20retrato%20de%20un%20mundo%20en%20expansi%C3%B3n

El documento

Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién, 1761[1]

Diario de viaje que el ingeniero en segundo Don Antonio de Arébalo acompañado del ingeniero extraordinario Don Antonio Narváez y la Torre ha practicado en el jabeque de Su Majestad el Galgo, del mando del teniente de navío don Francisco Xavier Monti, en virtud del decreto de 6 de octubre de 1760 del señor Don Diego Tabares mariscal de campo de los Reales Ejércitos, gobernador y comandante general de esta provincia de Cartagena, expedido en consecuencia de las reales órdenes de 1 y 6 de febrero del mismo año en que se sirve Su Majestad mandar, en la primera que se cultive mucho la amistad de los indios del Darién, y suavemente se trate con ellos que admitan eclesiástico que los doctrine, mirando con examen anterior de su inclinación que sea regular o secular que se acomode a ella[2]. Y en la segunda, que supuesta la buena correspondencia con aquellos indios, se trate con el comandante de guardacostas el reconocimiento más exacto de aquella ensenada y si hay paraje proporcionado a la construcción de un pequeño fuerte para precaver la nueva acogida de extranjeros, sin estar tampoco a riesgo los

1. Antonio Arévalo, "Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién de 1761", ref. Biblioteca de la Real Academia de la Historia Madrid España, BRAH, 9/6271(1). 88 s. Nota de la editora: la ortografía se actualizó como lo permiten las normas de transcripción archivística. Los accidentes geográficos se escribieron en minúsculas, como indican las normas de edición actuales.
2. JABEQUE: "Buque peculiar del Mediterráneo, que navega á vela y remo, y tiene tres palos dispuestos de un modo particular. En la Armada hubo hasta ahora pocos jabeques de guerra que montaban hasta treinta y dos cañones, y gastaban aparejo de polacra ó pollacra, por cuya circunstancia se les daba el nombre de jabeques redondos; pues los comunes usan de velas latinas…" (O'scanlan, 1831, p. 324). Y Según el *Diccionario español de la lengua franca marinera* (Fondevila, 2011) JABEQUE: "Embarcación mediterránea empleada en el comercio, en el corso particular y en la Real Armada. El casco llevaba un espolón, prolongado por un botalón, y una popa lanzada, de aletas o de levita. Arbolaba tres palos con aparejo latino, aunque las embarcaciones dedicadas al corso modificaron su aparejo, introduciendo velas cuadras, por ser más adecuadas para la maniobra en combate. Así, los corsarios particulares utilizaban frecuentemente el aparejo de velachero V., y la Armada aparejaba de palacra los jabeques grandes, chambequines V. o fragatillas, y de bergantina V. los pequeños. [Lorenzo, 1864]. [DRAE, 1970]" (p. 271).

que le *guarnezcan*[3] de la inconstancia de los indios[4]. En cuyo cumplimiento y de lo que generalmente tiene Su Majestad mandado en la instrucción y ordenanza para ingenieros se expone el reconocimiento exacto que se ha hecho del expresado golfo del Darién, y parte de este istmo y costa con sus bahías, puertos, radas, *calas*[5] y bajos, calidad de los caminos curso de sus ríos, los que de estos son navegables, y lo que pueden contribuir para la facilidad de las conducciones a varias provincias, aumento del comercio, y beneficio de los pueblos, los parajes por donde suelen hacerse introducciones ilícitas en perjuicio de la Real Hacienda, el número de pueblos y de indios gentiles de este golfo y costa, lo que con ellos se ha tratado, el modo con que se ha procurado atraerlos a la debida obediencia al Rey y sus diversas inclinaciones, la calidad de la tierra, su fertilidad, frutos que se dan y pueden darse, la abundancia de sus minas de oro, la piedra, barro y madera de todas especies, y otros materiales que produce para diferentes obras, para dar con esto y con los mapas generales y planos particulares con que se debe acompañar entero conocimiento de este país y deducir de todo su naturaleza, estado actual, importancia y consecuencias.

Sábado día 10 de enero de 1761 años

Salida de Cartagena

A las 3 de la tarde de este día nos embarcamos y vinimos a dar fondo en la canal de Bocachica, para seguir mañana después de misa nuestro viaje.

---

3. GUARNIR: "Guarnecer, vestir o proveer cualquiera cosa de todo lo que necesita en la materia y en la forma para su uso o aplicación; como guarnir un aparejo, una vela, el cabrestante y el virador en este. Tratándose de la maniobra o cabos de labor en total, es un equivalente de pasar" (O'scanlan, 1831, p. 308).
4. GUARDACOSTAS: "Buque destinado a guardar y defender les costas y puertos, e impedir la introducción de géneros de contrabando. Hay unos de guerra que pertenecen a la Real Armada y otros que dependen del Ministerio de Hacienda" (O'scanlan, 1831, p. 305).
5. CALA: "Seno estrecho de tierra en que se introduce la mar, capaz solo de embarcaciones pequeñas" (O'scanlan, 1831, p. 130).

Domingo 11 de enero

Salida de Bocachica para Calidonia

A las 9 y 55 minutos de la mañana *nos levamos*[6] y salimos de la canal de Bocachica habiendo determinado ir en derechura a la Calidonia porque las brisas recalan en toda aquella costa por el Noroeste y con ellas puede fácilmente desde dicho paraje irse costeando hasta el golfo lo que no puede hacerse de este a Calidonia[7]. A las 5 y 33 minutos de la tarde dimos fondo al abrigo de la isla de Palma / una de las de San Bernardo / a la parte del Sur de ella.

Lunes 12 de enero

Continuación del viaje

Nos levamos al amanecer y continuamos nuestro viaje para Calidonia hasta las 9¼ de la mañana que dimos fondo al abrigo de la isla de Seyzén por no haber viento. A las 2¾ de la tarde nos volvimos a hacer a la vela, y siguiendo nuestro viaje a las 12 de la noche nos consideramos estar como una legua de isla Fuerte.

Martes 13 de enero

Continuación del viaje

Continuamos todo este día nuestra derrota a Calidonia la que a las 5 de la tarde se descubrió por la proa, demarcándola al Sudoeste cuarta al Oeste a distancia de 7 leguas, cuyo rumbo seguimos hasta las 6¾ que viramos del bordo de la mar para entrar por la mañana[8].

---

6. LEVARSE: "Desamarrar enteramente el buque en un fondeadero, ya para salir del puerto, o ya para mudar de posición En lo antiguo se decía levantarte. Hacerse a la vela" (O'scanlan, 1831, p. 337).
7. RECALAR: "Llegar un buque a la vista de un cabo u otro punto de tierra y a la distancia proporcionada, para reconocerlo y marcarlo con seguridad" "Llegar el viento o la mar al punto en que se halla el buque o cualquiera otro paraje determinado" (O'scanlan, 1831, p. 455).
8. DERROTA: "El tramo que debe hacerse y el que en efecto se hace, ya sea por uno ya por distintos rumbos, para trasladarse de unos puertos a otros." En su segunda acepción es "rumbo o arrumbamiento", esto es: "… como equivalentes las voces de rota y ruta". DERROTA COMPUESTA: "la que consta de varios rumbos o se ha formado navegando en varias direcciones"

Miércoles 14 de enero

Llegada a Calidonia y diligencia para atraer los indios

A la media noche viramos para tierra, a fin de amanecer a poca distancia del puerto de Calidonia, que al romper el día nos demoraba al Sudoeste 5 grados Sur a distancia de 6 a 7 leguas[9]. Seguimos del mismo bordo haciendo toda *fuerza de velas* hasta las 12½ del día que dimos fondo en dicho puerto enfrente de Aglaseniqua[10].

Vienen dos indios al jabeque

Examen de uno de ellos llamado Nicolás

A la 1 se disparó un cañonazo sin bala. A las 2 pusieron una bandera inglesa en Aglaseniqua. A las 3 se despachó a tierra una canoa del

---

(O'scanlan, 1831, p. 209).

9. VIRAR: "Cambiar de rumbo o de bordada pasando de una mura a otra; de modo que, viniendo el viento por un costado, después de haber virado venga por el opuesto. Esto puede ejecutarse despasando el viento por la proa, y entonces se dice virar por avante o por delante: o despasándolo por la popa, que se llama virar por redondo. En ambos casos suele expresarse esta maniobra con las frases de virar de bordo, virar de la vuelta, cambiar de mura, de bordo, de vuelta, cambiar la bordada, la proa, tomar la otra vuelta y como equivalente se usa del verbo cambiar en absoluto; y en el primer caso, esto es, en el de virar por avante, se dice también tumbar" (O'scanlan, 1831, p. 559).

10. Interesa la explicación desde la física de las fuerzas con las cuales se adelantaba la navegación en los siglos XVII y XVIII. El *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'scanlan las define de la siguiente manera: FUERZA: "En la Mecánica, cualquier agente que obra o produce un impulso; y también la cantidad de este mismo impulso, que igualmente se llama momento. Fuerza de presión o simplemente presión: la que ejerce un cuerpo sobre otro por solo el efecto de su peso o gravedad. Fuerza de percusión o simplemente percutían: la que se verifica por medio de golpe, sacudida, estrecho o aquella que se comunica a un cuerpo por el choque de otro que está ó se pone de intento en movimiento. Fuerza de inercia: la resistencia que opone un cuerpo al movimiento que se procura comunicarle, por la sola razón de la indiferencia de todos ellos para el reposo o para dicho estado de movimiento; y es igual a la suma de la gravedad especifica de todas sus moléculas: es decir, que para vencerla se necesita una fuerza mayor que esta, suma, aumentada todavía en la cantidad de resistencia que pueda oponer el-rozamiento, cuando lo hay. Dásele también el nombre de momentos de inercia. Puerta superior o de Príncipe." Y más específicamente define: "a fuerza de vela: la multiplicación de toda la que contribuya a dar al buque mayor velocidad en las circunstancias" (O'scanlan, 1831, p. 286).

jabeque con 5 hombres y el intérprete Domingo Soriano, el cual habiendo vuelto a las 3¾ dijo que le habían preguntado los indios quiénes éramos, y les respondió que españoles y la embarcación del rey y que les había asegurado que podían venir a bordo sin recelo, que éramos amigos, y los veníamos a ver de paz, a que le respondieron que vendrían a bordo en sus canoas. A las 4¼ vino una canoa chica con dos indios de los que el mayor pidió se le compusiera la canoa, lo que ejecutó *el calafate* del jabeque[11].

Este indio que dijo llamarse Nicolás, aseguró es cristiano bautizado en Portobelo y que ha un mes vino de aquel puerto, donde fue a vender cacao; pero es casado con dos mujeres de las que tiene dos hijos. Se le regalaron algunas cuentas, cascabeles, cintas y otras bujerías y habiéndosele dado de comer y beber bien, se le preguntó por su capitán que le llaman Pancho y dijo está bueno con su mujer a cosa de media legua de este puerto en el que expresó hay hasta 60 hombres. Preguntado si tienen cacao en este pueblo respondió que hay alguno y que de él parte llevan a vender a Portobelo y el demás lo venden a los ingleses que vienen aquí con frecuencia a comprárselo trayéndoles las escopetas, pólvora, municiones, herramientas, ropas [...] que ellos necesitan, lo cual los españoles no les traen, pues jamás viene aquí embarcación alguna nuestra y que ahora 5 meses estuvo aquí una goleta inglesa y aguardan otra dentro de dos meses. A esto se le respondió que se procuraría que en adelante vengan aquí con frecuencia embarcaciones españolas para que no necesiten de los extranjeros y que así vean lo que quieren que se les traiga de Cartagena, lo que le pareció muy bien y dijo lo expresaría a los demás indios.

Vuélvense a tierra

Con esto se despidió y le encargamos avisase al capitán Pancho de nuestra venida y le asegurase a él, y a los demás naturales, que veníamos de paz y que deseábamos verlos para tratar con ellos como amigos, lo

11. CALAFATE: "El individuo que ejerce el oficio de calafatear. También se encuentra escrito calafateador y galafate". CALAFATEAR: "Rellenar de estopa las juntas de las tablas de fondos, costados y cubiertas, á fuerza de mazo y con los demás instrumentos al propósito, y ponerles después una capa de brea para que no entre el agua por ellas; y es una de las operaciones que constituyen el abrigar, o por la que el un verbo puede ser equivalente al otro. Antiguamente se decía calafetar y calafetear, y se encuentra también escrito galafatear" (O'scanlan, 1831, p. 129).

que ofreció ejecutaría y previno que al día siguiente por la mañana se tirasen dos cañonazos, que es *la señal*[12] que se hace para que se junten los indios de las inmediaciones y el capitán Pancho viniera a bordo, a donde vendrá él igualmente.

Jueves 15 de enero

Segunda venida del indio Nicolás y lo que en ella expresó

A las 7 de la mañana vino en su barqueta el indio Nicolás con sus dos mujeres, y su compañero, y dijo que se disparasen los dos cañonazos para avisar al capitán Pancho / lo que se ejecutó / al cual como a algunos otros indios había él ya dichole nuestra venida e intenciones y que vendría a medio día. Preguntado si dicho capitán toma sueldo del Rey en Panamá, respondió que no, que el único que le goza es el capitán Joseph de la isla de Pinos y Navagandí[13].

---

12. SEÑAL: "En acepción común se dice de la que se hace con banderas, con las velas, con el tambor o con la campana, y aun con telégrafo marino de moderna invención, con faroles, cohetes, tarros de luz, etc., y también con cañonazos, para prevenir, mandar o advertir movimientos o evoluciones en una escuadra, división o convoy, o para manifestar la situación o la posición respectiva del que la hace. En cualquiera de estas formas la señal consiste en una cierta combinación de los elementos que la constituyen, concertada o dispuesta de antemano para representar alguno de los números ordinales, al cual está afecta en un libro la explanación de lo que indica la señal hecha. Estas se distinguen en general en dos clases o calidad que se denominan al ancla y a la vela, por cuyo medio, y con solo la adición de un simple gallardete nacional, se duplica el número de las que pueden hacerse en todas circunstancias. También se distinguen en cada una de estas clases las señales de día, las de noche y las de niebla: las primeras son las del resorte de las banderas; las segundas las de todo lo que pertenece a la luz artificial, y las terceras las que solo pueden ejecutarse con el sonido. Además, adquieren en particular el título o calificativo de la clase de objeto o servicio a que cada una está destinada; como señal absoluta, señal agregada, señal general, señal particular, señal de reconocimiento, de inteligencia, de anulación, de momento, etc." (O'scanlan, 1831, p. 490).
13. Toda esta zona comprende un territorio que se puede denominar *Navagandí,* según la descripción de Fidalgo, quien lo ubica dentro de las zonas de canales entre las islas Mulatas y costa del Darién del Norte desde la isla de Pinos hasta la punta de San Blas, la ciénaga de Navagandí, hasta la de Mosquitos, la ensenada de Navagandí y el pico de su mismo nombre (Fidalgo, 1805, pp. 216 y 222).

Indios de esta costa de que dio noticia

Vienen otros dos indios

Traje de todos

Preguntado por los demás capitanes de esta costa y su gente, fue diciendo: que el capitán Thomas de Río Mosquitos, o Cuití, murió y que en su lugar ha quedado uno llamado […] hecho en Portobelo, que tendrá hasta 60 indios de armas. Que también murió el capitán François del río Coco, a quien ha sucedido su hijo Siquapeliqua y que tendrá hasta 40 indios. Que el capitán Ciprián de río Ganti murió y le ha sucedido el capitán Pedro, el cual es bautizado en Portobelo, que tendrá unos 10 indios. Que el capitán de Guanicanti /o río Mono[14] / se llama Tiniga y tiene 60 indios. Que el capitán Pancho de Calidonia gobierna a Aglatomate, Aglaseniqua / que los dos son de Calidonia / Sasardí, Navagandí, Putrugandí, Cuití y Samagantí[15]. Que en Calidonia hay 100 mujeres y 60 hombres, y mucho cacao; en Alaseniqua 10 mujeres y 10 hombres, en Sasardí 40 hombres y 40 mujeres, en Navagandí 60, en Putrugandí 40, en Cuití 60 y en Samagantí otros 60 indios[16].

El citado Nicolás habla muy bien el inglés. A las 7½ de la mañana vinieron otros dos indios con una barquetilla a los que se agasajó y regaló, y no añadieron cosa particular a lo que ha dicho Nicolás[17]. Todos

14. El río de los Monos se ubica en la costa Norte a la izquierda de la punta Pitgandí, en palabras de Fidalgo (1805, p. 229), en "la medianía de la boca oriental del Canal del río de Monos". Anota que los bajos del canal de los monos son acantilados, por lo cual no se puede fondear.
15. En cuanto a la distribución territorial, se trata de una toponimia asociada a tres territorios aledaños a los cerros, como nos indica Arévalo al anotar la presencia en las sierras que siguen a lo largo de la costa, los cerros de Navagandí, Putrígandí y Cuití. El primero tiene cumbre y acaba en pico: "el segundo es alto y con tres picos desiguales en la cumbre y se halla al S. O. de la boca del río Putrígandí distante millas, y el tercero 6 de Cuití. Las bocas, los esteros y la ciénaga de Cuití". Estos tres territorios fueron descritos por Fidalgo con gran detalle tres décadas después de Arévalo. En sus notas agrega que en las medianías de aquellas ciénagas todavía se hallaba una ranchería de indios cunas (Fidalgo, 1805, pp. 223 y 224).
16. La lista de los ríos de este párrafo sobre los lugares del gobierno del cacique Pancho de Calidonia coincide en su mayoría con la lista que aporta el mapa de las provincias de Antonio de la Torre y Miranda (ver mapa 17 del cuadernillo cartográfico de la presente edición).
17. El *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'scanlan define el termino *barqueta* o *barquilla,* usado indistintamente por Arévalo, como BARQUETA:

estos indios estaban pintados unos de listas coloradas y otros de azules en la cara, su traje camisa y calzón de coleta, crudo o listado como los negros en Cartagena.

Diligencia de llamar al capitán Pancho

Su respuesta

Salida nuestra para tierra

Indios armados que nos reciben en la orilla

A las 12 del día viendo que no venía el capitán Pancho como había asegurado por Nicolás, se despachó el intérprete a tierra para que le dijera que lo estábamos esperando para comer, pero habiéndoselo este dicho así, le respondió: que nosotros que lo buscábamos, o teníamos que hablarle, fuéramos a tierra, que él como no nos necesitaba, no tenía para qué venir a bordo, que el Rey no se mueve de su casa para buscar a nadie, ni el virrey, sino que los demás lo van a buscar y que así él no había de salir a solicitarnos sino nosotros a él: que fuésemos allá por la tarde y que él nos aguardaría con su gente a la orilla de la mar, con lo cual se volvió el intérprete y nos dio esta noticia, con la que salimos a las 3 de la tarde en el bote con el alférez de navío Don Antonio Villavicencio que mandaba la tropa y marineros armados los 10 negros y cargados de metralla sus dos pedreros, *con 2 artilleros*[18] para su manejo, acompañados de la lancha del jabeque, armada también con 2 pedreros, con 25 soldados y 15 marineros con armas y 15 para el servicio de

"nombre de la que es muy chica". BARQUILLA: "Denominación general de todo bote, lancha o barco chico que se emplea en el tráfico de gentes y efectos en los puertos. Tablita en figura de un sector de círculo que se pone en el extremo de la corredera, con una chapa de plomo en el arco, para que se mantenga vertical, cuando aquella se echa. Hay autores que la llaman guindóla" (O'scanlan, 1831, p. 85).

18. ARTILLERO: "El hombre de mar o marinero aventajado que con la denominación de artillero de mar se distinguía antiguamente del simple marinero, y pertenecía por consiguiente a una de las clases en que estaba dividida la tripulación de un bajel de guerra. Artillero de preferencia: uno de los pocos a quienes se concedía esta ventaja entre los demás artilleros de mar, que se distinguían con el sobrenombre de ordinario. Estas clasificaciones y sus denominaciones han sido últimamente reformadas y arregladas por real orden, según se verá en sus lugares respectivos" (O'scanlan, 1831, p. 59).

los remos, y habiendo llegado solo con el bote, que *se adelantó*[19] algo a prevención por no atemorizarlos, hallamos en la orilla al capitán Pancho con su gente dispuesta en una ala, que serían más de 60 hombres armados, con lanzas y flechas con puntas de fierro, escopetas y pistolas con sus alforjas de munición, los que nos recibieron de paz, aunque se les reconoció bastante alterados y recelosos[20].

Conversación con el capitán Pancho

Temor de los indios a la gente armada de la lancha

Procuramos asegurarles de nuestra buena intención y en prueba de ello se les regalaron algunas cintas, cuentas y otras varias cosas y se habló por el intérprete a dicho capitán Pancho, diciéndole veníamos de paz, y de orden del Rey y del señor gobernador de Cartagena para cultivar con ellos la amistad y buena correspondencia que era regular y ver si necesitaban de alguna cosa para traérsela y que no se viesen precisados a solicitarlo de los extranjeros ingleses, a que respondió con alguna sequedad, de que se dejaba conocer que él sólo quiere trato y correspondencia con estos, dijo que ellos les traen cuanto necesitan, así de ropas como de municiones, fusiles, herramientas[21] […] y que son sus buenos amigos,

---

19. En el léxico marinero era frecuente el término *ir delante*. DELANTE: "En su acepción común se usa de este adverbio indistintamente en algunas frases; como las de virar y remar por delante: en otras tiene cada uno su peculiar o más propia o usual aplicación. Las de este se ven ya explicadas en los Verbos abocar y aguantar y además hay las de dar por delante (el aparejo, el viento) poner o echar por delante dicho aparejo o una vela; que significa en todos estos casos herir el viento por la cara de proa de las velas, ya porque él mismo gire repentinamente, o ya porque se maniobre al intento" (O'scanlan, 1831, p. 207).
20. PEDRERO: "Pieza de artillería de corto calibre. Antiguamente eran de calibre mayor y lanzaban bolaños. Solían ser de recámara postiza e iban montados sobre una horquilla con pinzote, que se introducía en una groera en las bordas de la embarcación. Su culata terminaba en un mango de hierro, la rabiza, que servía para apuntar la pieza. [Lorenzo, 1864. [DRAE, 1970]. «Pedreros de bronce del calibre de a 3, 12». [Colección Vargas Ponce, MNM]" (Fondevila, 2011, p. 271).
21. En la interesante descripción que hace Arévalo de la necesidad y uso que los indios tenían de las herramientas propias y extranjeras, añade un curioso apartado que titula "Poco aprecio que hacen del indio que no tiene escopeta": "El indio que no tiene escopeta es de poca importancia entre los de su pueblo, y por consiguiente no tiene que comer / a excepción que haya montería de comunidad. Para no padecer necesidades y esta nota en

por lo que si encontrásemos alguna embarcación inglesa en este puerto suyo, no le habíamos de hacer daño alguno, ni apresarla, sino dejarla libremente, o si quisiésemos irla a guardar fuera y lejos de este puerto, a que no se le respondió directamente, sino que ahora no veníamos a eso, sí a tratar con dicho capitán y sus indios y que trayéndoles nosotros en adelante cuanto necesitasen de Cartagena, como se procuraría, no habría precisión de que viniesen a ello los ingleses.

Se sosiegan

Prosecución de la conversación con dicho capitán

En este intermedio como se acercaba la lancha armada que iba en nuestra conserva, luego que la vieron los indios próxima a tierra se alborotaron y pidieron que no llegara, y como ya estábamos en buena amistad con el capitán y sin recelo se mandó no saltara nadie, sino que se quedasen allí inmediatos, como se ejecutó; con lo que satisfecho dicho capitán, prosiguió la conversación y nos dijo que él tiene patente inglesa, que se la mandó el gobernador de la Jamaica junto con el vestido, sombrero y bastón de puño de oro que tiene: se le propuso que si quería se la solicitaríamos del Excelentísimo Señor Virrey con sueldo por el Rey en Cartagena o Panamá para explorar su ánimo, lo que dijo era necesario proponerlo a sus indios, que los juntaría y respondería dentro de cuatro días y esto con tanta tibieza y tal modo, que se conocía bien su poco afecto a la nación española, y que totalmente se considera sin dependencia alguna del Rey y que él es absoluto soberano de esta tierra[22]. No obstante, ofreció sería en adelante amigo

su pueblo, suelen estos enemigos del género humano, bajar a (...) españoles apeándose en los precisos pasos de su tráfico; sólo por el interés de hacerse de escopetas y municiones y haberse de herramientas para sus labranzas" (Arévalo, 1763, p. 47).

22. PATENTE: "Documento que se da a un buque para autorizar su bandera y su navegación. Llámase patente Real de navegación; y la hay particular o con distinción para los mares de Europa y para los de América. También se expiden otras para hacer el corso y para navegar en corso y mercancía en unos o en otros de dichos mares. Dícese igualmente pasaporte de mar. Certificación de la Junta de sanidad, que lleva todo buque, para acreditar el estado de salud del puerto de su salida o procedencia". Más adelante se aclara aún más con la definición de CORSAR o CORSEAR y de CORSARIO: "El que manda alguna embarcación armada en corso con patente del Rey o del Gobierno. El buque mismo armado en corso. En ambas acepciones se dice también corsarista, y antiguamente corsista, cosario y

de los españoles, y que en su tierra no se les haría daño alguno, ni a nuestras embarcaciones que aquí vengan, con las cuales pidió se les traigan machetes, hachas, listados, pañuelos, sombreros, cuentas, pólvora, fusiles y municiones, que comprarán a cambio de cacao, lo que se le ofreció procuraríamos se hiciese presto. Con lo cual siendo ya más de las cinco de la tarde, receloso de que no estuviésemos allí de noche con él, nos dijo que ya era hora de que nos volviésemos a bordo y para ejecutarlo nos despedimos y abrazándole entonces se le advirtió más temor, como que creyó que era quererlo llevar por fuerza y se retiró dos pasos atrás.

Nos despide y temor que tuvo al abrazarle.

Señalamos el paraje en que fondean los ingleses[23]

Lo que pidió

También se le dijo que queríamos reconocer el puerto y sondarlo para saber otra vez dónde habíamos de dar fondo porque la mar nos

---

cursario". CORSO: "Navegación que se hace en busca y persecución de piratas y embarcaciones enemigas, apresándolas cuando se encuentran. Antiguamente se decía curso y coso según algunos códices de las leyes de partida. Armar en corso, o en corso y mercancía: disponer un buque en tono de guerra con el objeto de emplearse solamente en el corso; o bien dotar a una embarcación mercante y cargada de géneros comerciables con alguna artillería y la gente correspondiente, a fin de que pueda defenderse en caso de ser atacada por corsarios en el discurso de su navegación, lo que también se expresa por la frase de navegar en corso y mercancía" (O'scanlan, 1831, pp. 408 y 182).

23. FONDEAR: "Aferrar las velas, y echar o dejar caer al fondo un ancla con su correspondiente cable entalingado, el cual se arría todo lo necesario para que aquel agarre y la embarcación quede sujeta. Dícese también surgir y anclar, y antiguamente aferrar. Lo mismo se expresa con la frase de dar fondo." Una de las acepciones de la expresión FONDO: "El suelo sobre que insiste el mar. Según su forma y circunstancias de conformación, así se dice fondo limpio, sucio, acantilado, aplacerado, parejo, etc. Hacia los tiempos del Rey D. Alonso el Sabio se decía fondón, según la ley [...]. La profundidad a que se halla el suelo del mar desde la superficie del agua. Dícese también calado, y antiguamente hondura" (O'scanlan, 1831, pp. 280 y 281). En otra definición más somera: FONDEAR. "Dejar caer hasta el fondo un ancla unida a su cable, que se arría lo necesario para que el ancla agarre y quede sujeta la embarcación" (Fondevila, 2011, p. 232).

incomodaba donde estaba el jabeque, lo que dijo podríamos ejecutar, señalándonos el lugar en que fondean los ingleses y añadiendo que el otro puerto / que es el que llaman Puerto Escondido y Escocés / es malo, porque hay ahora mucha mar[24]. Nos pidió se le enviaran un machete, una hacha, una camisa de vuelos, cuatro frascos de aguardiente, y algunas otras cosas que se le ofreció remitirle al siguiente día.

Con lo que nos volvimos al jabeque quedando él un rato en la orilla con su gente, con la que poco después se retiró habiéndolos juntado a todos a nuestra vista para alguna breve consulta.

Viernes 16 de enero

Se empieza el plano y sondeo

Venida del indio Nicolás y llamada del capitán Pancho

Salida nuestra a tierra

Llegada a la casa del capitán Pancho y gente que tenía

Lo que se les regaló

Vuelta al jabeque

A las 6 de la mañana nos embarcamos en el bote y empezamos a sacar el plano y sondeo del puerto de Aglaseniqua en que estamos fondeados y habiendo vuelto a cosa de las 11 hallamos al indio Nicolás y a su compañero que nos dijeron que el capitán Pancho nos

24. SONDA: “En su primera, general y recta significación es lo que sirve para sondar o medir la profundidad y naturaleza del fondo de cualquier cosa. Así, se da este nombre al conjunto de condoleza y eccandallo con que en la marina se averigua y reconoce el del mar” (O’scanlan, 1831, p. 500). También se define como SONDA: “1. Lo que sirve para medir la profundidad y naturaleza del fondo. Se da este nombre al conjunto de la sondaleza y escandallo, frecuentemente, suele emplearse escandallo como sinónimo de sonda” Y SONDAR: “Medir con la sonda la profundidad del mar Dar fondo al escandallo. Ejemplos: «se puede dar fondo al escandallo, y con la medida de las brazas sabremos cuánto estamos de largo de tierra». [Contreras, 1864]. «*Determino el ser el primero que entrase en dos Barquillas pequeñas a sondar y boyar el Río*». [Bauer, 1921]. «*Pues aun a los Pilotos los Gobernadores destas costas les obligan a que salgan a sondallas y a hacerse platicos en ellas*» [Colección Fernández de Navarrete, MNM]. «Sondamos y hallamos que con treinta brazas no pudimos tomar hondo». [Cabeza de Vaca, 1936]” (Fondevila, 2011, p. 404).

aguardaba pero que habíamos de ir solo 3 oficiales y 10 soldados de guardia para nuestra seguridad, que el día antecedente habían ido 80 hombres nuestros siendo ellos 60, por lo que se había puesto en cuidado y atemorizado su gente. Con esto *salimos* [25] a las 11 y media para tierra en el bote con los soldados armados y hallamos en orilla cuatro indios que nos llevaron a unas casas que están menos de un cuarto de legua de camino de tierra llano, aunque cerrado, donde hallamos arbolada bandera inglesa y al capitán Pancho en medio de unos 80 indios armados como la tarde antecedente y puestos en ala en la playa delante de las casas, a una de las cuales se retiraron luego que vieron que íbamos pocos y entrando en ellas los *saludamos*[26]: se le dieron los 4 frascos de aguardiente, el machete y hacha que pidió, la camisa de vuelos y algunas cintas, agujas, hilos, cascabeles, cuentas y otras cosas, que repartió allí con todos sus indios y se le habló por medio del intérprete repitiéndole seguridades de nuestras buenas intenciones y ánimo pacífico, y que solo deseábamos entablar con ellos una buena correspondencia y amigable trato y tener en adelante comercio corriente con ellos, a que respondió que él se alegraba y que desde luego haría que su gente bajara su cacao y animales y que

---

25. SALIR: "Alejarse progresivamente de un objeto. Entrar, en su segunda acepción, acerca de la íntima relación de estos dos verbos. Dicho en absoluto, tiene el simple significado de andar. Así lo comprueba la frase muy común de no salimos nada, que es como si se dijese no andamos nada. Contrayéndose a la marea, es hallarse esta en su movimiento de descenso." Y más adelante: "salir le al viento es una frase exagerada con que se significa la sobresaliente marcha del buque, como una de sus buenas propiedades, queriendo dar a entender que es más veloz que el viento" (O'scanlan, 1831, p. 482).
26. Aunque es este contexto el saludo parece ser usado en el sentido llano, en la práctica de la navegación puede tener otras connotaciones que vale la pena agregar. SALUDAR: "En general se entiende por esta voz el hacer salvas de artillería, que antiguamente se decía salvar; pero en la marina, además de este saludo que se expresa con la frase de saludar al cañón, hay los de saludar a la voz y saludar con las velas; y aun se hace la distinción entre saludar al ancla y saludar a la vela, que es verificar dichos saludos estando fondeado el buque o navegando. Asimismo, el que se hace con las velas consiste en arriar un poco las últimas de arriba que se lleven largas en el momento; y para el que se practica a la voz sube a las vergas toda la marinería necesaria la cual a golpe de pito del contramaestre da las voces de ¡viva, el Rey! señaladas por ordenanza en cada caso" (O'scanlan, 1831, p. 484).

nosotros enviásemos a tierra los géneros que traíamos para que se hiciese el trato allí a la orilla de la mar, a donde irían desde sus casas, para cuyo efecto pondrían desde tierra una bandera para señal de que podía irse allá con los géneros. Regaló una gallina y pidió cinco frascos más de aguardiente y algunos cascabeles, cuentas [...] que se le dijo se le enviarían con el indio Nicolás viniendo a bordo con nosotros, con lo cual nos despedimos, repitiéndonos mutuas seguridades de nuestra amistad y llegamos a las 4½ de la tarde al jabeque, desde donde se remitieron con dicho Nicolás el aguardiente y demás, que el capitán Pancho había pedido.

Sábado 17 de enero

Reconocimiento del puerto Escondido

Batería de los escoceses establecidos allí

Este día al amanecer continuamos el plano y sondeo de este puerto y pasamos en el bote a reconocer el puerto Escondido y sus inmediaciones, en donde encontramos la batería que formaron los escoceses cuando vinieron a establecerse en este istmo del Darién por el año de 1698 que fue arruinada en el 1699 por el teniente general Don Juan Díaz Pimienta, gobernador de Cartagena que los desalojó y echó de todo este país, de que se ven algunos vestigios, y de un horno grande de munición con medios ladrillos y un repuesto de carbón de piedra, reconocimos estos montes, y maderas de ellos, y hallamos un chorro que aunque corto, es perenne de buena agua con mucha palma por allí y tierra que parece de oro y de donde aseguran los indios y otros prácticos del país, que sacaron alguno los ingleses.

Noticia que dijo tenía por los ingleses de que se quiere ocupar esta tierra y otras cosas que habló con el piloto del jabeque[27]

Al poner el sol nos volvimos a bordo del jabeque, donde hallamos la novedad de que habiéndose pedido al capitán de él dejase ir algunos marineros a vender a los indios algunos cuchillos, cuentas, cascabeles, peines y otras cosas semejantes y consentidolo por empezar a cultivar con ellos la correspondencia que se desea, bajó la canoa con algunos acompañados del primer piloto Don Antonio Modesto Mateos para que cuidase se tratara bien a los indios, vinieron dos de estos a la orilla de parte del capitán Pancho para que pasasen a su casa, lo que ejecutaron y luego que llegaron preguntó este a dicho piloto a dónde iba aquel bote / que era el nuestro que iba entonces hacia a Puerto Escondido / a que respondió que a divertirse y dicho capitán le dijo entonces

27. PILOTO: "El que entiende y ejerce el pilotaje. Distínguese, como su arte, en piloto de altura y piloto práctico y por su carácter o destino, en piloto particular y piloto de armada: de estos en el día hay en ella tres clases con las denominaciones de primero, segundo y tercer pilotos, embarcándose en los bajeles de guerra los que de unas y otras corresponden por reglamento a sus respectivos portes; y el más graduado o antiguo de los embarcados en un buque lleva a su cargo todos los efectos que sirven para el desempeño de su profesión, o tienen con ella alguna relación más inmediata, como las banderas y faroles de seña; las correderas, ampolletas, agujas, etc. estándole subordinados los inferiores de su mismo arte, y los que custodian dichos efectos. Todos tienen obligación de llevar puntualmente su diario de navegación, y de dar al comandante del buque al medio día una papeleta expresiva de la latitud observada y del punto de situación de la nave. Los primeros o de la primera clase tienen por este mero hecho la graduación de Alféreces de fragata. El piloto particular o por otro nombre mercante desempeña en las embarcaciones de esta clase las mismas funciones; siendo por lo regular la segunda persona de a bordo después del capitán, aunque a veces suele también reunir la autoridad de este, obteniendo el mando del buque. Finalmente, en lo antiguo se llamaba maestro de la nave. Piloto mayor: título que por la ordenanza de 1748 se daba al oficial superior que hoy se llama comandante en jefe del cuerpo de pilotos. También se denominaba así en lo antiguo el que en una división o escuadra llevaba el cargo de la derrota. Veitia dice que, en las ordenanzas del año de 1591, contenidas en Real cédula de 17 de enero, se llaman pilotos mayores a los de las naos almirantas. También dice en otro lugar que había tres clases de piloto mayor; primero, el de la Casa de la contratación, que era el más aventajado en saber, y como el superior para examinar y aprobar a todos los de su profesión; segundo, el de galeones o de la armada real de la guardia de la Carrera de Indias; y tercero, el de las flotas de Nueva España" (O'scanlan, 1831, p. 420).

que ya sabía a lo que íbamos, según le habían dicho los ingleses pero que no pensase España en tomar este puerto ni *hacer* fortaleza en él porque no lo había de consentir, que esta tierra Dios la había criado para los indios, y España tenía bastante con Cartagena, Portobelo, la Habana y Santa Marta, a que respondió dicho piloto que España no les quería quitar su puerto, sino que como está en medio del de Cartagena y Portobelo, quiere se cultive la amistad con ellos, para que si a las embarcaciones que van de una parte a la otra les sucede algún fracaso o se ven acosadas de enemigos, tengan este puerto donde abrigarse. Preguntándole el citado piloto por qué no había ido a bordo a comer, que lo habíamos estado aguardando, respondió que el Rey no se mueve de su casa para ver a nadie, sino que a ella van a buscarle los que le necesitan y que así él no había de venir a bordo; que algunas veces sí va a las embarcaciones de los ingleses porque estos son unos pobres y buenos amigos y que les traen cuanto necesitan a buenos precios y que así les venden el cacao y carey a cambio de ropa, pero que los españoles son ricos y tienen negros que sacan oro y plata de las minas, y que así se lo habían de pagar a plata efectiva, porque no quería venderles nada a cambalache de ropas, ni de otros géneros, mostrando a dicho piloto su bastón de puño de oro con una buena caña, diciéndole que se lo había regalado junto con la patente que le envió el gobernador de la Jamaica.

Violencia que hizo a nuestra gente

Tiros en tierra y lo que denotan

No sólo manifestó dicho capitán su infidelidad en las expresiones dichas, sino que obligó a la gente a que les diese a los indios algunos cuchillos, cuentas y otras cosas, unas de balde y otras a cambalache de los frutos que él quiso, diciendo que allí mandaba y se había de hacer cuanto él quisiera como nosotros hacemos a bordo lo que queremos. Con lo que se volvió nuestra canoa al jabeque, al que vinieron esta tarde dos de los indios con algunas gallinas, plátanos y poco cacao, de que se les compró algo, y lo demás se lo llevaron, habiendo dicho antes que ya todos tenían licencia del capitán Pancho para venir a bordo. Esta noche se oyeron en tierra dos tiros de pedrero que asegura *el práctico*[28]

28. PRÁCTICO: "El piloto u hombre de mar experimentado que de las nociones teóricas del pilotaje solo tiene las precisas para navegar dirigir una embarcación a la vista é inmediación de una costa, guiándose únicamente

es señal de alguna novedad, pues son para juntarse los indios a consejo de guerra.

Domingo 18 de enero

Otro tiro en tierra

Continuación del plano y sondeo

A las 6 de la mañana se oyó un tiro de pedrero en tierra y pasamos a continuar el plano del Puerto Escondido y batería escocesa, y sacamos el sondeo de él, con el bote, la lancha y una canoa con gente armada y habiendo vuelto al jabeque a las 7½ de la noche, supimos que no había venido indio alguno a bordo de él como acostumbraban los días antecedentes y se esperaba por la licencia que para ello tenían de su capitán[29].

Lunes 19 de enero

Viaje a la isla de Pinos

Diligencia para llamar los indios

No vienen estos

Regreso al jabeque

Reconocimiento de la isla de Pinos

Antigua ciudad de Acla

---

por el conocimiento práctico que ha adquirido de sus puntas, calas y ensenadas y se llama práctico de costa. Otro: hombre de mar, de circunstancias semejantes, que en casi todos los puertos se halla destinado a las órdenes de los capitanes de estos, para pilotear las embarcaciones que entrar salen o se enmiendan en ellos. Su número en cada uno está determinado por reglamento y en algunos de los principales, como el de Cádiz, hay el llamado práctico mayor, que es el más antiguo. Denominase práctico de puerto y en ambas acepciones se decía antiguamente *leman*, y aún se conserva esta denominación en alguna parte de la costa de Cantabria" (O'scanlan, 1831, p. 435.)

29. A pesar de la importancia dada a este punto en el *Diario del Golfo del Darién*, el *Derrotero de las Antillas* dirá con posterioridad que Puerto Escondido es más bien una ensenada que solo admitía embarcaciones chicas por su poca capacidad (Anónimo, 1849, *Derrotero de las Antillas,* p. 234).

A las 6½ de la mañana salimos para la isla de Pinos para hablar al capitán Joseph de Navagandí, con el bote y la lancha con 10 soldados y sus tripulaciones armadas y habiendo llegado a cosa de las 11, se acercó el bote a la tierra firme y se dispararon dos pedreros para llamar a los indios, pero, aunque nos mantuvimos aguardándolos hasta las 5 de la tarde ninguno pareció, ni se dejó ver canoa alguna, por lo que nos volvimos al jabeque donde llegamos al ponerse el sol[30].

En esta isla vimos un arroyo perenne de muy buena agua y en él muchas piedras peladas, que pueden servir para moler a mano, y mucho monte firme y cerrado. En la tierra firme enfrente de ella en el río Navagandí estuvo la antigua ciudad de Acla, fundada por Vasco Núñez de Balboa y los primeros pobladores de este istmo[31].

En todo este día no vino indio alguno al jabeque[32].

---

30. La referencia de Arévalo a esta isla es somera, como puede observarse, pero en otros derroteros cobra un valor estratégico. Para Fidalgo se trata de una isla con forma de loma con dos puntas elevadas visibles, cubierta de monte y maleza; con costas a su lado norte escarpadas y al lado occidental con playas cortas y pequeñas ensenadas de corta entrada cerca de la isla de Pájaros, que se observa cubierta de maleza. “Las Yslas de Pinos y Pájaros forman la boca más sureste de los canales que con la costa de tierra firme tienen las Islas Mulatas; los bajos fondos y los arrecifes próximos y distantes a ellas, y nombran canal de Pinos” (Fidalgo, 1805, p. 215).
31. Al respecto, ver la que es quizá la más seria biografía del personaje junto con las detalladas noticias de las tensiones políticas en que se desenvuelve el avistamiento del océano Pacífico en 1513: *Vasco Núñez de Balboa, descubridor del Pacífico*, de Romoli, Kathleen (1988). Adicionalmente, enumera los lugares fundacionales de la geografía oficial de la Provincia del Darién en una línea de tiempo que abarca las dos primeras décadas del siglo XVI.
32. En el *Derrotero* de Fidalgo hay una nota de pie de página en la descripción del río Tarena que enumera personajes y hechos importantes de la región, entre ellos, las exploraciones de Pedrarías Dávila y sus diferencias con Vasco Núñez de Balboa y las fundaciones de Acla y Santa María la Antigua (Fidalgo, 1805).

Martes 20 de enero

Salida para tierra

Reconocimiento del puerto detrás de la punta de San Fulgencio

Marejada que nos precisó a dar fondo cerca de la orilla[33]
Indios que se ven por la orilla y se llaman

No quieren venir y nos despiden

Vuelta nuestra al jabeque

A cosa de las 8 de la mañana nos embarcamos para ir a despedirnos del capitán Pancho y procurar saber la novedad que allí había, llevando el bote y lancha armados como el primer día que fuimos a verle, pero fue tanta la marejada que hubo en la orilla que fue imposible llegar a ella ninguna de las dos embarcaciones; ni que saltásemos a tierra; por lo que dimos fondo a competente distancia y llamamos por el intérprete a los indios / que se veían correr a montones por tierra con armas de Aglaseniqua a la ranchería de Aglatomate / que viniese alguna canoíta de ellos a bordo de la lancha; pero no lo ejecutaron teniendo junto a sí las barquetas, haciéndonos señales de que nos fuésemos y de que el capitán Pancho por quién preguntamos, se había ido, por lo que nos vimos precisados a volvernos a bordo a cosa de las 11 ratificándonos en el conocimiento de la mala fe con que procede este capitán.

Por la tarde fuimos en el bote a reconocer el puerto que está detrás de la punta de San Fulgencio y a sondarlo, con cuya diligencia advirtió que por él se puede pasar a Aglaseniqua y de aquí a Aglatomate y aunque se halló un puertecito y una barqueta en tierra continuamos sacando el plano y nos volvimos a bordo a las 7 de la noche. En todo este día tampoco ha parecido indio alguno en el jabeque ni sabemos el motivo de su retirada y en vista de que el capitán Joseph de Navagandí no viene, resolvimos salir de este puerto el siguiente al amanecer.

33. MAREJADA: “Mar, en su segunda acepción, movimiento de olas grandes sin borrasca” (O’scanlan, 1831, p. 359).

Miércoles 21 de enero

Canoas que se vieron por la canal de Sasardí[34]

Vienen a bordo cuatro indios

Estando prontos para levarnos, se dejaron ver al amanecer por la canal de Sasardí siete piraguas y canoas de indios, por lo que discurriendo ser el capitán Joseph, lo suspendimos hasta ver si venían a bordo[35].

Luego que las piraguas llegaron a la punta de San Fulgencio, se detuvieron mucho rato al abrigo de ella, hasta que se les disparó un pedrero sin bala para llamarlas, con lo que poco después fueron saliendo y una de ellas que traía bandera se enderezó para el jabeque y a la mitad de la distancia levantó los remos y hizo llamada, con lo que se despachó inmediatamente el bote con el intérprete, por el cual asegurados de nuestra buena intención, *arriaron su bandera*[36], que era inglesa de San Jorge, y vinieron a bordo cuatro indios que supimos ser el capitán Ramón Mascana, el capitán Pancho Sanz, un hermano de este llamado Vicente y un mestizo nombrado Fernando su intérprete que habla muy bien el español, luego que llegaron, se les agasajó, regaló y dio de almorzar y haciéndoles varias preguntas con el mejor modo y disimulo, fueron diciendo que el citado capitán Ramón Mascana lo es de río Mosquitos, hijo del capitán Thomas, que había un

---

34. El *Derrotero de las Antillas* elogia este canal para acoger embarcaciones; anota que los puertos del canal de Sasardi y la ensenada de Calidonia eran buenos puesto que las embarcaciones podían entrar y salir con facilidad y poco riesgo; que el canal de Sasardi tenía un abra de tres cuartos de milla: "este canal tiene muchos bajos, y por lo tanto de ninguna utilidad, tanto más que no hay población ninguna en su inmediación: los que quieran entrar en él no pueden hacerlo sino con vientos largos" (Anónimo, 1849, *Derrotero de las Antillas,* p. 236).

35. Es importante añadir aquí la descripción que hace Arévalo del tamaño de las piraguas indígenas: "Por lo general salen todos con sus paragüitas de media vara de boca y una tercia de puntal, en ellas conducen con comodidad sus personas, tres o cuatro en cada una, llevando de la misma suene las provisiones necesarias y también retoman la caza" (Arévalo, 1763, p. 47).

36. ARRIAR: "Aflojar un cabo. Bajar las velas o cualquiera otra cosa". Y más adelante: "Soltar o largar. En todas estas acepciones se usa también como recíproco; en una de las que da a este verbo, define: izar con dos aparejos: echar la chalupa o barcaza dentro de la nao ú otro cualquier género: se dice arriar cuando se iza con los aparejas cualquier cosa…. Arriar la bandera. V. Bandera" (O'scanlan, 1831, p. 55).

año que murió, y sobrino del capitán François, que falleció seis meses ha, que él tenía patente que le había dado el presidente de Panamá la cual se llevó una creciente del río, aunque nunca ha tomado sueldo del Rey y que su padre sólo una vez lo tomó, no habiéndoselo querido dar después.

Capitán Ramón Mascana del río Mosquitos

Noticias que de él se indagaron

Diligencia de los ingleses para ganar estos indios

Influjo de los ingleses contra los franceses

Este capitán dice que es cristiano bautizado en Portobelo, y que como tal no ha querido casarse sino con sola una mujer. Habla muy bien el inglés / como otros muchos indios de esta costa / y dice ha estado 3 veces en Jamaica llamado de aquel gobernador, que le ofreció regalarlo y con efecto cuando fue, le dio casaca, chupa, sombrero, camisa, medias, zapatos, escopetas, piedras pólvora, municiones y otras cosas junto con un patente que también se llevó la creciente del río, y un bastón, y le dijo que tuviesen buena correspondencia y trato con los ingleses, que si viniese aquí alguna embarcación suya maltratada por temporal, o combate, le diesen lo que necesitara y la ayudasen a componer. También asegura le dijo el citado gobernador de Jamaica y otros ingleses, que porqué consentían por esta tierra a los franceses, que se estaban alzando con ella, siendo de los indios; que iban ocupando todos los ríos y estableciéndose en ellos, que en la Martinica empezaron así a irse estableciendo y sembrando y después mataron todos los indios viejos, tomaron los muchachos y se apoderaron de la tierra y que a ellos les sucedería lo mismo si los dejaban, que así para embarazarlo, mataran desde luego a todos los franceses, por lo que este capitán luego que regresó de Jamaica, juntándose con los demás de esta costa, fue contra dichos franceses, a los cuales estos indios manifiestan un odio implacable, como por el contrario un grande amor a los ingleses, motivado de los regalos y agasajos que de ellos reciben, y del gran comercio que con ellos tienen, que se conoce de los muchos indios que hablan bien el inglés, y de que las ropas y armas que tienen son inglesas.

Amor de estos indios a los ingleses

Capitán Pancho Sanz de Putrugandí

Quéjanse de que no se les da sueldo

El expresado capitán Ramón dijo que su padre el capitán Thomas estuvo una vez en Jamaica y otra vez el capitán Pancho de Calidonia habrá veinte años.

El capitán Pancho Sanz presentó su patente expedida por el señor gobernador de Cartagena en 15 de marzo de 1760 y algunas de su padre, el que dice ha 7 años que murió y que desde entonces es él capitán del pueblo de Putrugandí aunque nunca le han dado sueldo ni tampoco se lo dieron a su padre. Estos capitanes se quejan de que sólo el capitán Joseph de la isla de Pinos y Navagandí goza sueldo por el Rey y que a ellos ni a los demás no les dan más que patentes, con las cuales no hacen nada ni pueden congratular su gente para que esté afecta a los españoles como lo haría si se les diese sueldo repartiéndolo entre sus indios.

Nos dijeron que los ingleses suelen venir aquí algunas veces a traerles lo que necesitan y habrá 2 meses que estuvo una embarcación y aguardan otra de aquí a 3 meses y que también suelen arribar algunas de la misma nación que van para la costa de Mosquitos por los malos tiempos y propusieron como el capitán Pancho que a las que se encontrasen en estos sus puertos no se les hiciese daño porque vienen a proveerles de lo que necesitan.

Trato de estos indios con los ingleses

Lo que propusieron

Respuesta que se les dio para hacerles consentir en población española aquí

Admiten gustosos la proposición

Con este motivo se les propuso que para que no hayan menester en adelante a los ingleses, les traerían los españoles cuanto necesiten y que para ello si les parecía sería bueno hacer en estas inmediaciones alguna casa que sirviese de almacén donde viniesen los mercaderes, y demás gente que fuese conveniente con los géneros necesarios y ellos podrían ir con sus cacaos y carey a comprar allí los que quisieran y que se podía solicitar que en la misma se les pagase sueldo por el Rey a los capitanes asegurándose en adelante de su lealtad, afecto y unión a los españoles; a que respondieron que les parecía muy bien y que gustarían se hiciese

así, por lo que les ofrecimos solicitarlo del Excelentísimo Señor Virrey de este reino.

Quéjanse de los negros del palenque

Diligencias y temores del capitán Pancho de Calidonia

Entonces se quejaron de los negros del palenque diciendo que matan y hacen daño a los indios, que yendo a Portobelo se ven precisados a arribar allí por tempestad, u otro accidente, por lo que muchas veces se excusan de ir a aquella ciudad. Dicen que son muchos estos negros y están en un pueblo regular con cura.

Noticia que de su proceder nos dieron estos indios

Lo que a estos se dijo para quitarles todo recelos y para que lo quitasen al capitán Pancho

Estos capitanes dicen que ellos supieron la venida del jabeque porque el capitán Pancho de Calidonia les envió 5 indios a avisarles que había llegado aquí un navío muy grande con muchos cañones y gente armada que veníamos a cogerlo a él, y que en la orilla de la mar donde concurrió le habíamos levantado en peso tres veces / cuando le abrazamos / y que temió lo queríamos embarcar de por fuerza, por lo que él y su gente estaban también armados y cuidadosos. Que nosotros estábamos reconociendo el puerto y los montes y que sin duda era para hacer alguna fortaleza y quitarles la tierra como los ingleses le habían dicho y añadieron que dicho capitán Pancho tiene tanto miedo porque le acusa su conciencia pues él está como un levantado que a los españoles que llegan aquí les quita todo lo que traen.

En vista de esto manifestamos a estos capitanes cuán ajenos estábamos de coger al capitán Pancho como lo acreditaba nuestro proceder con él y con todos los demás indios y que si nuestra venida hubiera sido a eso pudiéramos haber traído mucha más gente y muchas embarcaciones mayores, además de que con la que traemos sobraba y pudiéramos haberlo cogido cuando estuvimos en la playa con él, pues teníamos allí sobrada gente armada para apoderarnos de él y de toda la suya, y que antes bien porque los vimos recelosos de la que iba en la lancha para nuestra guardia, no quisimos que bajara a tierra sino que se mantuviera a la vista. Que así le aseguraran ellos a dicho capitán Pancho que nosotros veníamos de paz, y con verdaderas intenciones de amistad y que podía estar de ello bien cierto, añadiendo que para que se certificase

mejor, si él quería venir a bordo a ver el jabeque, me quedaría yo solo en tierra con su hijo y su gente en rehenes. Dichos capitanes ofrecieron hacerlo así, convencidos de nuestras razones y con esto se fueron a tierra, disponiendo el capitán del jabeque para congratularlos y procurar con esto atraer al capitán Pancho que cuando salieron de él se les disparasen algunos pedreros, de que fueron muy satisfechos conducidos a tierra en el bote.

Señal en tierra

Ida nuestra allá

Indios que vienen a la orilla y excusa del capitán Pancho

Vamos a su casa

Diligencias para atraerle a la obediencia a Rey y hacerle conocer lo que en ello interesa

A las 2 de la tarde se vio en tierra arbolada una bandera que es la señal que habíamos convenido se nos hiciera para que fuésemos allá y viniera a bordo el capitán Pancho por lo que inmediatamente nos embarcamos en el bote con 6 soldados, mandados por el alférez de navío Don Antonio Villavicencio y bajamos a tierra, donde hallamos algunos indios armados de Calidonia y de la gente de los capitanes Ramón y Sanz y poco después vinieron estos y nos dijeron que el capitán Pancho de Calidonia no podía venir porque estaba enfermo, por lo que conociendo ser excusa para no venir a la playa y deseando por todos medios atraerlo a la amistad de los españoles, por lo que pueda importar al servicio del Rey y seguridad de sus vasallos, les dijimos que iríamos nosotros allá a despedirnos de él como lo ejecutamos y le hallamos bueno en su casa con algunos indios armados, sentado en una hamaca, en la que así se mantuvo. Allí le repetimos lo que tantas veces se le había dicho de que íbamos de paz y que sólo deseábamos esta porque el Rey quería que se les tratase bien y manifestando aún algún recelo de que nosotros teníamos alguna intención oculta, y que el Rey quería hacerle guerra se le hizo conocer su poca fuerza y que no era objeto competente para una guerra con nuestro soberano de quien podía tener a mucha dicha ser vasallo y que aquel jabeque solo que no era ni aún asomo de su poder, bastaba para sujetarlo y prenderlo a él y a todos los indios de esta costa, que estos recelos que él tenía eran influjos de los ingleses que procuran enemistarle con los españoles, cuya amistad se le procuró hacer ver cuánto le convenía, proponiéndole

nuevamente si quería la patente y sueldo por el Excelentísimo Señor Virrey como pedían los demás capitanes que se la solicitaríamos, a que respondió con tanta tibieza y circunstancias que se conocía su poco afecto a nosotros, y total dependencia de los ingleses; pero últimamente la admitió por lo que se le dijo que en caso de dársele viera lo que hacía pues había de ser sólo de los españoles, sin dependencia ni trato con los ingleses porque entonces se le trataría de otra suerte, y no con la benignidad que hasta aquí; con lo cual nos despedimos de él para volvernos al jabeque y el capitán Ramón a instancia nuestra despachó 3 indios para que llamasen al capitán Joseph de la isla de Pinos, siguiendo él con el capitán Pancho Sanz en nuestro bote al jabeque donde los aguardaban todas sus piraguas y gente con la que después de haberlos regalado bien, se despidieron disparándoseles algunos pedreros de que fueron muy agradecidos.

Su poco afecto a los españoles y amor a los ingleses

Vuelta nuestra al jabeque

Vuélvense los capitanes Ramón y Pancho Sanz

Noticia de estos indios

Estos capitanes dicen que no tienen cacao en sus ríos, porque sólo se ocupan en la pesca del carey, y que bajan algunas veces al golfo a recoger el cacao que allí hay, que es de ellos que para eso lo ganaron en la guerra a los franceses. Uno de los indios de los que vinieron con estos capitanes, hermano de Pancho Sanz, y sobrino, de Ramón dijo deseaba ir a Cartagena y pidió le llevásemos por lo que el capitán del jabeque le hizo quedar y le lleva consigo.

Jueves 22 de enero

Viene al jabeque el indio Nicolás y recaudo del capitán Pancho

Respuesta

A las 7½ de la mañana vino de Aglaseniqua el indio Nicolás con su mujer trayendo algún cacao y otros frutos que vendió a bordo y dijo que dice el capitán Pancho que en trayéndole su patente en otro viaje vendrá a bordo, por lo que se le respondió por el mismo Nicolás que si él no podía venir, mande a su hijo para que vayan perdiendo todo el recelo.

Viernes 23 de enero

Reconocimiento del cerro de San Fulgencio

Concurso de indios al jabeque a vender frutos

Este día nos mantuvimos aguardando al capitán Joseph y reconocimos el cerro de la punta de San Fulgencio y hallamos barro muy bueno para ollas, ladrillos [...] alguna piedra y maderas de corazón. El cerro es muy peinado, áspero y de mediana altura. Este día acudieron muchos indios de Aglaseniqua y Aglatomate con cacao, carey, plátanos y otros frutos y aves que vendieron a la tripulación a cambio de cuchillos, peines, agujas, anzuelos y otras cosas semejantes.

Se le preguntó al indio Nicolás por qué ni él ni otro alguno había venido los días antecedentes, a que respondió que porque el capitán Pancho lo había prohibido y que a él porque había venido le había castigado y tenido preso.

Este día acudieron muchos indios de Aglaseniqua al jabeque a vender sus frutos

Noticias que se adquirieron de Nicolás

Venida del capitán Don Juan Josseph Ayapalachi que lo es de Navagandí e isla de Pinos

Al anochecer vino el capitán Don Juan Josseph Sanz Ayapalachi / comúnmente llamado el capitán Joseph / que lo es de Navagandí al cual se agasajó, refrescó y dio de cenar dejándole esta noche a dormir en el jabeque para hacerle al siguiente día / por venir fatigado / las preguntas que parezcan convenientes.

Sábado 24 de enero

Su patente

Asistencia y sueldo que goza

Este día se mantuvo el capitán Don Juan Joseph Sanz en el jabeque y se le dio de almorzar y comer, como a la gente de su piragua. Presentó su patente expedida por don Dionisio Martínez de la Vega, presidente de Panamá su fecha en 22 de noviembre de 1738 en que le hace coronel y comandante de todos los indios de esta provincia. Dijo que goza 13 pesos mensuales de sueldo en Panamá o Portobelo y que, por orden

nuevamente dada por el actual gobernador de Panamá, siempre que va a Portobelo se le dan además del sueldo cuatro reales a él y dos a cada indio de su compañía, todos los días que allí se mantiene, en premio de haber ido a avisar allí que los ingleses habían dado por octubre del año próximo pasado armas y municiones a todos los capitanes de esta costa.

Temor del capitán Pancho

Noticias que de él dio

Trato de los ingleses en esta costa

Nos dijo que cuando venía para acá encontró unos indios de Aglatomate que le dijeron que el capitán Pancho tenía mucho miedo de nosotros porque habíamos venido con muchos cañones y bajado a tierra mucha gente toda buena y que se había retirado de temor a la montaña, cosa de media legua tierradentro en donde tienen sus sementeras y casas, que es a dónde se retira cuando tiene guerra con alguno[37].

Este capitán nos ha dicho que el expresado capitán Pancho es cristiano bautizado en el Real de Santa María de donde se huyó muchacho, se vino aquí y se mantuvo, hasta que por muerte del capitán Panchía, le eligieron los indios por su sucesor, por su locuacidad y travesuras, cuyo empleo ha ejercido muchos años haciendo siempre mucho daño a los españoles y comerciando con los ingleses, cuyas embarcaciones vienen aquí con mucha frecuencia y que una de ellas estuvo ahora 10 o 12 días en este puerto, y que se fue cargada de cacao y que siempre andan en este trato esta y otras dos goletas de las que aguardan una dentro de mes y medio, que también anda en él una balandra grande, cuyo capitán es un mulato llamado Jacobo, que todas vienen aquí y ninguna a su puerto de isla de Pinos.

Noticia de los indios de ella y de la montaña

Afecto que este capitán manifiesta a los españoles

Nos dijo que él oyó en Navagandí los cañonazos que disparamos el día que llegamos aquí y que también se oyen en el pueblo de Chucunaque y en los demás de la montaña, de los cuales se sacó una lista según

37. Arévalo añade que los indios suelen empezar sus sementeras desde el mes de diciembre, cuando empieza el verano, hasta principio de marzo: "en sementeras cuyo tiempo después de desterradas, limpias y quemadas sus rozas, las entregan a las mujeres para que las siembren después de los primeros aguaceros" (Arévalo, 1763, p. 46).

la razón que él dio, como también de todos los de la costa del norte con sus capitanes y gente.

Este capitán se manifiesta muy afecto a la nación española y muy opuesto a los franceses, siendo uno de los que concurrieron a la invasión de los que estaban avecindados en el golfo, de donde dice que ha 15 días que vino de coger cacao, del cual tiene alguno en su pueblo él y su gente, con la que se volvió a la tarde muy satisfecho habiéndosele disparado algunos pedreros a la salida para obsequiarle, habiendo dicho antes que irá a Cartagena presto y pedido se le remitan coletas, listados, cuchillos, machetes y otras cosas que compraran él y su gente a cambio de cacao, los que pueden enviársele en la goleta de Don Alonso de Medina y Mesa, que quedaba en el golfo ahora un mes.

Descripción de la bahía de Calidonia[38]

Sus puertos

Pueden fortificarse[39]

La tierra

Con esto determinamos continuar al día siguiente nuestro viaje y reconocimiento de la costa y golfo respecto a tener ya concluido el necesario de este puerto y terreno de sus inmediaciones del que hemos sacado las noticias siguientes. Esta bahía es grande según se denota en su plano particular: se puede dar fondo al abrigo de todos vientos en

38. BAHÍA: "Extensión de mar de bastante consideración dentro de las costas o tierras que forman su ancha boca o entrada, y con fondo a propósito para resguardo de las embarcaciones. Diferénciase del puerto en que a causa de su grande anchura es por lo regular menos abrigada de los mares y vientos, y especialmente de estos. Dentro de una bahía pueden contenerse uno o más puertos. V. además lo observado sobre la segunda acepción de abra. Bajar a bahía: salir del arsenal y fondear en su puerto un buque ya armado y pronto a dar la vela cuando sea necesario" (O'scanlan, 1831, p. 72).

39. Cuando Arévalo propone fortificar, es coherente con su idea de defensa del diagnóstico de la situación de seguridad de toda la provincia, contenido en la situación de seguridad que advierte en su documento de 1763. Justifica las recomendaciones de él mismo con relación a la necesidad de construir nuevos fuertes. En sus palabras, en toda la Provincia del Darién solamente: "Hay 4 casas fuertes, las tres de palma y estacas amarradas con mimbres; y la otra de piedra, madera y teja. Tiene para su defensa entre todos 22 pedreros, de mal servicio y un cañón de (...) que se dispara cuando hay novedad de indios para poner al arma, a los españoles" (Arévalo, 1763, p. 43).

varias partes, como es en el Puerto Escondido entre la Isla de Oro y Aglaseniqua y en la canal que de aquí sigue para Sasardí, unos y otros tienen buen fondo y abrigo[40]. Pero el mejor puerto es entre Aglaseniqua y la isla de Oro y en la canal de Sasardí porque se puede entrar y salir con menos riesgo y con varios vientos, lo que no puede ejecutarse de puerto Escondido: este y el de dicha canal pueden fortificarse bien siempre que convenga ocuparlos y defenderlos con baterías en la punta de San Antonio Abad y en la de San Fulgencio y cayos inmediatos que enfilen por la proa a las embarcaciones en su entrada[41].

En puerto Escondido, Aglatomate y Aglaseniqua, hay alguna tierra llana, húmeda a propósito para plantaciones y en ella se hallan algunos diez mil pies de cacao que plantaron 9 franceses que allí vivieron y fueron muertos por los indios. Desde Aglaseniqua a Sasardí hay mucha tierra llana, propia para cacahuales y otros frutos, comprendida entre la orilla de la mar y la falda de la cordillera de los Andes que divide la mar del Norte de la del Sur.

---

40. VIENTO: "Vientos- Corriente (s) de aire que tiende a compensar el desequilibrio producido en la atmósfera por masas de aire a distintas temperaturas. Se lo clasifica según su procedencia, el ángulo de incidencia con el barco y su fuerza. 2. Según su procedencia: de cualquiera de los puntos de la rosa: N. S. E. O. o W. y todos los intermedios. 3. Según su ángulo de incidencia: de proa, de nariz, de bolina o emendo, al desacuartelar, de bolina franca, al través o a la cuadra, a un largo, por la aleta, de popa, en popa cerrada o redonda 4. Según su intensidad: calma, ventolina, bonancible, entablado, fresco, frescachón, borrascoso, temporal. 5. Por su periodicidad: Terrales. virazones. 6. Permanentes o estacionales: Alisios, contralisios, monzones, virazón o brisas locales agua tierra y viceversa. /. V. contrario, de proa, de nariz, del botalón de foque: Contrarios a la marcha del buque. 8. V de tierra, V. de fuera. Según su dirección general cuando se costea. 9. V flojo, escaso o bonancible, manejable: Débil. 10. V. Fuerte, Duro, furioso, borrascoso, etc." (Forn, 2004).

41. Según el *Derrotero* de Fidalgo, la ensenada de Calidonia "es limpia y hondable con playa en la mayor parte de su costa, y próximamente en la medianía desemboca el río de Aglaseniqua y así en este río como en el de Aglatomate, hay Rancherías de indios cunas en sus bocas: el Frontón de San Fulgencio es saliente al N. N. E. escarpado y limpio, y hace también Ensenada al Oeste con bajo fondo orillada de mangles y con varios cayos…" (Fidalgo, 1805).

Maderas

Sus frutos

Desidia de los indios

Por toda esta tierra y sus inmediaciones hay maderas de varias especies como son cedros, caobas, ceibas para tablazones; caracolíes, campanos y bongos[42] para hacer barquetas y piraguas; uveros, zaragozas, calabazuelos, tajuas y robles para curvas de embarcaciones; guayacanes, cañahuates, manzanillos, hoja menuda, sapotes cipreses y nísperos cimarrones, canaletes, trébol, bálsamos y otras maderas de corazón y sólidas, muchos géneros de palma para casas y palos de tinta amarilla o naranjuelos, cuyas maderas todas pueden sacarse con facilidad por la inmediación a la mar.

Los principales frutos que hoy hay son los cacaguales que sembraron los franceses, plátanos, ñames, batatas, yucas, caña dulce y maíz, mucho algodón y algún café, pero pueden darse todos los demás que en las otras provincias inmediatas de la América, los cuales los indios por su natural desidia no han sembrado y por la misma no crían los animales domésticos ordinarios para la mantención, como ganados vacunos y de cerda, pichones, pavos y otras aves de casa y sólo se mantienen de lo que pescan y cazan que de uno y otro tienen aquí con abundancia pues la mar les da multitud de tortugas, careyes, picudas, róbalos y otros diferentes géneros de peces y en los montes hallan copia de saginos, puercos manaes, guardatinajas, manchangalas, dantas, conejos, venados y otros animales cuadrúpedos, como también pavos, pajuiles, perdices, guacharacas, patos, palomas y otras varias aves[43].

---

42. El *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'scanlan describe una embarcación de conocimiento en España por su uso en América y, curiosamente, en el lugar específico del Río Chagres. BONGO: "Según algunos de los diccionarios que se han tenido a la vista, es una embarcación que usan los indios, particularmente en el río Chagres. Según otro de dichos diccionarios, es pequeña y se usa en algunos puertos de América para cargar y descargar los buques mayores. Otra embarcación de la Costa-firme que monta cañón a proa. Llamase también bombo, según los mismos citados diccionarios" (O'scanlan, 1831, pp. 101 y 137).

43. Arévalo complementa el asunto: "No hay ganado caballar de cría, por lo de esta especie habrá 12 o 14 bestias para conducir cada dos meses víveres para la guarnición, y minerales de Cana. De lodos los demás animales propios para alimento de la vida hay abundancia, aunque a precio muy subido, y sólo es escaso el vacuno que apenas produce para beber leche / y la correspondiente cría" (Arévalo,1763, p. 44).

Abundancia de pesca y de caza

Minas de oro

Travesías de la mar del Norte a la del Sur

También hay por toda esta tierra buenas minas de oro, según se tiene noticia y de que son conocidas por los prácticos, una en Matunagandí en la cordillera hacia el río Chepo, de donde Don Joaquín Balcarzel sacó 18 castellanos de oro de dos piedras pequeñas como un puño; otra en Aglatomate que no se ha trabajado sino muy poco por algunos indios; otra buena en la punta de San Blas de donde el capitán François sacaba oro siempre que quería; la que se ha dicho de puerto Escondido, de donde sacaron oro los ingleses y otras muchas por esta parte, a más de las que cultivan los vecinos de Panamá y otras que han abandonado por temor de los indios y de los piratas.

Desde Aglatomate se gastan dos días para subir por la sierra al pueblo de Chucunaque, que está en la cumbre de ella, es camino de tierra llana en parte y en parte de cerros no muy ásperos ni peligrosos.

La de Chucunaque

Camino ordinario de los piratas

La de Sasardí

La del río de las Armas

De Chucunaque se puede bajar embarcado hasta el Real de Santa María en 24 horas de navegación continua, pero hasta cosa de 2 leguas más abajo de las casas sólo pueden navegar embarcaciones chicas y a dicha distancia canoas de cualquier tamaño cargadas hasta dicho Real, de donde hay un día de navegación hasta el golfo de San Miguel, y de este se continúa por mar a Panamá, que está a cosa de 25 leguas.

Este era el camino ordinario de los piratas que pasaban de la mar del Norte a la de del Sur con mucha frecuencia y en gran número, pues llegó caso que se hallaron juntos en Calidonia 800 de ellos sin los que andaban haciendo sus *piraterías*[44].

---

44. PIRATA: "Ladrón de mar; que por consiguiente navega sin patente de Príncipe, y se ejercita en piratear. Dícese del buque y de cada uno de los individuos que lo tripulan, y singularmente del que hace de capitán". Y más adelante define PIRATEAR: "Correr los mares robando" (O'scanlan, 1831, p. 423).

De *la boca del río*[45] Sasardí a la población de Moletí, que está en la cumbre de la cordillera, podrá haber seis u ocho leguas de camino de tierra bueno y muy cómodo; allí pueden tomarse barquetas chicas, hasta dos leguas más abajo, donde es ya navegable el río para canoas, grandes cargadas, que por él pueden bajar en 24 horas de navegación hasta el Real de Santa María y de aquí a Panamá en la misma forma que arriba se dijo.

Por el río de las Armas se sube a Matunagandí y Tarabia y por el río Chepo se baja a la mar del Sur en tres días, que es lo mismo que dijo de estas travesías el pirata y viajero Guillermo Dampier.

La mejor

Pueblos y número de gente que gobierna el capitán Pancho de Calidonia respecto al de todos los demás

Inclinación de todos a los ingleses

Daños que hacen a los pueblos y embarcaciones españoles

Otros varios caminos hay para atravesar de la mar del Norte a la del Sur por este istmo, pero de todos, los expresados son los mejores y más breves, según aseguran los prácticos, y el de Sasardi el más cómodo y corto.

El principal capitán que hay en este territorio, es el expresado capitán Pancho de Calidonia, a quien están sujetos los pueblos y número de gente siguientes; el de Aglatomate con 40 hombres = Aglaseniqua con 10 hombres = Sasardí con 20 = Chucupetí con 60 y Moletí con 40, que en todo son 170 indios de armas.

Aunque los demás pueblos de esta costa y tierra adentro hasta la punta de San Blas tienen sus diferentes capitanes, todos respetan al expresado Pancho, por más viejo y sabido, y hacen lo que él dispone, por lo que todos como él son muy afectos a los ingleses, muy poco a los españoles, y no se puede tener confianza alguna en ellos, pues aún tratados con la mayor benevolencia, estando en quieta paz, siendo bien recibidos y agasajados en Portobelo, Cartagena y el Sinú donde suelen ir a vender sus cacaos y careyes, y compran algunas herramientas, han

45. BOCA: "La entrada de un puerto, de un canal, de un estrecho, de un río, etc. Dícese también embocadura, embocadero y embasamiento; y en ocasiones se encuentra equivocada con freo y broa. V. además lo observado sobre el sentido a veces relativo de las voces embocadura y desembocadura. Toda abertura o hendedura semicircular" (O'scanlan, 1831, p. 95).

hecho sin motivo varios de ellos mucho daño a las embarcaciones españolas de poca fuerza que pasan por sus puertos y algunas irrupciones en los pueblos reducidos y de españoles de la gobernación de Panamá.

Domingo 25 de enero

Prosecución de nuestro viaje por el golfo reconociendo la costa.

Puerto de Careta

Mina de oro que allí hay

Cabo Pitón

Cacaguales que existen en él

Travesía desde cabo Tiburón

Al amanecer nos hicimos a la vela de este puerto de Aglaseniqua para el golfo del Darién en demanda de la punta de Caribana siempre inmediatos a la costa para reconocerla y levantar el mapa de ella, como se hizo hasta el cabo Tiburón[46].

En esta costa están el puerto de Careta / que conserva su nombre antiguo / que sólo puede servir para embarcaciones pequeñas en tiempo de invierno porque en el de brisas hay mucha mar y no pueden estar allí seguras. Aquí hay una mina de oro sabida de los indios que no se ha trabajado[47].

---

46. En las anotaciones del *Derrotero* de DIMAR actualmente se advierte que en esta zona hay peligros para la navegación por la presencia de bajos coralinos, la aparición de troncos de madera y de tarulla en la bahía interna. También indica que la zona se caracteriza por presentar fuertes vientos imprevistos e irregulares de especial cuidado con las embarcaciones que estén fondeadas (DIMAR, 2020).

47. Es el mismo Arévalo quien en la “Compendiosa relación de la Provincia” define, en sus palabras, las estaciones en la Provincia del Darién: “El invierno tiene por lo menos 6 meses de estación. Los aguaceros son en dicho tiempo muy frecuentes, y copiosos por […] motivo se suelen experimentar algunas inundaciones en los pueblos por estar fundados en bajíos a las márgenes de los ríos. El verano es regular, y templado a excepción del sitio de Yavissa que es bastantemente cálido, a causa de su baja fundación y suelo arenisco; las noches en todos tiempos son frescas y las camas aún de los desaseados no tienen insectos. Tampoco se experimentan con notable incomodidad los mosquitos, pero sí los piojitos de sabana, que son muy perjudiciales” (Arévalo, 1763, pp. 43 y 44).

El cabo Pitón que hace algún abrigo para las brisas, pero no para los vientos del Noroeste, Este y Sudeste. Aquí estuvieron establecidos dos franceses que murieron a manos de los indios y existen dos cacaguales que habían plantado con 3200 pies, y es buena tierra para este, y otros frutos, viven aquí ahora unos 6 indios.

De Cabo Tiburón continuamos para la punta de Caribana y por haber escaseado el viento, arribamos y dimos fondo al abrigo de la punta de Arenas del Sur[48].

Lunes 26 de enero

Continuación del mapa desde punta de Caribana hasta la punta de Arenas del Sur[49]

Abrigo de la Aguadilla

Costa hasta el cerro de Urabá

Este día salimos con la goleta de los guardacostas que acompañaba al jabeque y el bote a las 2 de la mañana para sacar el mapa desde la punta de Caribana hasta el lugar en que estamos fondeados, lo que ejecutamos sacando su distancia, figura y sondeo hasta la punta de Arenas del Sur.

En la Aguadilla hay algún abrigo de las brisas, pero al Este de la punta de Arenas del Sur, está todo abrigado de las brisas con buen fondeadero y fondo inmediato a tierra[50].

---

48. En el Derrotero de Fidalgo se proporcionan los datos del cabo Tiburón, sus costas y sus vientos, con el fin de orientar a quienes desearan adentrarse con sus embarcaciones. Describe igualmente la punta que sigue al cabo Tiburón como escarpada y con ensenada de poca entrada y, por último, en detalle, el cabo Tiburón cercano a la punta de Tarena, con sus costas y brisas bravas en la que llama "estación de brisas", periodo durante el cual, agrega, no puede fondearse. Con este y otros detalles caracteriza una ensenada occidental del cabo de Tiburón con sus puertos pequeños, lo cual muestra la vibrante actividad de navegación que se desarrollaba en este punto, entrada al golfo del Darién (Fidalgo, 1805, p. 199).

49. La punta de Caribana cercana a la punta de Arenas, que es la esquina occidental que da entrada al golfo de Urabá, es descrita en el *Derrotero de las Antillas* ubicada en unas costas "aplacerada": "es baja, con árboles, circundada de piedras próximas, y es muy notable porque desde ella se dirige la costa al S. á formar dicho golfo, y también por el cerro del Águila que está próximo a su punta" (Anónimo, 1849, *Derrotero de las Antillas,* p. 232).

50. Las anotaciones del *Derrotero* de DIMAR sobre esta zona indican que los vientos, corrientes y mareas operan así: durante los meses de enero a abril

Desde la Aguadilla hasta el cerro de Urabá, sigue la costa baja con anegadizos por la parte de adentro y muchos hicacos y uvas de monte en toda la playa[51].

Martes 27 de enero

Reconocimiento de una ciénega

Noticias de esta ciénega

Continuación del mapa hasta la punta de Urabá

Noticias de esta costa río Ycoguille

Frutos de esta tierra La Rada

Por la mañana salimos a reconocer la ciénaga que corre detrás de esta playa hasta el cerro del Águila, pero habiendo caminado más de dos horas por el caño de su entrada que orillea por entre ella, y la orilla del golfo lo hallamos tan cerrado con árboles caídos que fue imposible llegar a ella y sacamos la barqueta por un arrastradero *del istmo*[52] de cosa de diez varas y nos devolvimos al jabeque[53].

Esta ciénega que se llama del cerro del Águila es bastante grande con *algunos islotes*[54] de tierra firme en ella en que se crían muchos ani-

soplan vientos del norte y del noroeste; de mayo a noviembre predominan los vientos del sur que rolan durante el día. Diciembre se caracteriza como un mes de transición, ya que soplan vientos de sur y norte (DIMAR, 2020).

51. La punta de Hicacos abundante en esta planta originó también el título de uno de los mapas más famosos de Arévalo: “Plano de la costa de Tierra Firme que comprende desde Santa Marta hasta la punta Hicacos, con la entera descripción de los ríos de la Magdalena y Sinú” (Arévalo, 1774), que reposa en el Servicio Geográfico del Ejército de Madrid. Se puede consultar en Fuentes, 2014.

52. ISMO o ISTMO: “Angostura, lengua o estrecho da tierra por donde se unen dos continentes, o una península a un continente como el istmo de Corinto, el de Panamá. El Diccionario geográfico agrega, que es contrapuesto a freo o estrecho de mar” (O’scanlan, 1831, p. 323).

53. El *Derrotero de las Antillas* registra que a un poco más de cinco millas al Este del cerro se encuentra la Laguna del Águila y que: “El cerro del Águila, aunque de mediana altura, es notable por hallarse aislado en medio de un terreno bajo (Anónimo, 1849, *Derrotero de las Antillas,* p. 233).

54. ISLOTE: “Isla pequeña y despoblada. Peñasco grande rodeado del mar. En ciertos casos, o según su figura y tamaño, se dice también mogote y farallón; y el Diccionario geográfico agrega que en las Indias se llaman cayos” (O’scanlan, 1831, p. 323).

males cuadrúpedos y aves que van a cazar los indios y antes iban los franceses y mucha abundancia de pesca y en sus inmediaciones tierra baja con pastos a propósito para criar ganados.

Por la tarde sacamos en el mapa la costa que corre desde la punta de Arenas del Sur, hasta la punta de Urabá donde dio fondo el jabeque a las 5 de la tarde y se disparó luego un cañonazo para que ocurran los indios a él según se acostumbra.

En esta costa intermedia desembocan algunos arroyos y el río salado Ycoguille. Este tiene su boca cerrada en el verano, pero más arriba pueden navegar barquetas en uno de sus brazos que es de agua dulce y en invierno pueden entrar y salir canoas y piraguas cargadas. En él hay mucha pesca todo el año y en sus montes mucha cacería de todo género. Es tierra buena para cacao, añil, caña, tabaco, algodón, plátanos y todo género de frutos que se dan en esta provincia[55].

En esta *rada* están abrigadas las embarcaciones y la mar se mantuvo sosegada sin embargo de ser la brisa fresca[56].

Miércoles 28 de enero

Indios que vienen al jabeque

Lo que de ellos se supo

Se bautizan tres criaturas

Reconocimiento de la tierra, árboles y maderas

Este día al amanecer vino a bordo del jabeque una piragua con dos indios grandes, dos muchachos de 10 a 12 años y 3 indias con 3 indios

55. En ocasiones, las expresiones completas de la descripción de Fidalgo sorprenden por la redacción similar a la de Arévalo, lo cual puede ser una evidencia de que el segundo conocía muy bien la primera fuente y, al modo de revestimiento textual, la escritura del segundo se actualiza para evidenciar que comprobó las notas del primero. “en la ensenada expresada desaguan los ríos Ycoquilla, Salado, Quilopas y Urabá navegables por barquetas en tiempo de invierno, pero en el verano tienen cerradas sus bocas” (Fidalgo, 1805, p. 187).

56. RADA: “Extensión de mar dentro de la tierra o costa, donde las embarcaciones pueden fondear, pero quedando descubiertas a ciertos vientos a diferencia del puerto, que es él que abriga de todos ellos”. Y agrega: “paraje en el mar a alguna distancia de la costa en que pueden dar fondo las naves con resguardo de determinados vientos. Es menos segura que la ensenada y la bahía” (O’scanlan, 1831, p. 455).

pequeñitos, a todos los cuales se dio de almorzar y se les agasajó; vendieron algunas batatas, yucas, ñames, plátanos y cañas que traían por dinero y a cambio de agujas, peines y anzuelos y por ellos supimos que el cacique está en el río Caimán y que al de río Banana y algunos otros indios de él se los llevaron por fuerza los de Calidonia para defender su costa. Que dichos indios de Calidonia y costa del Oeste, tratan a estos del golfo mal, pues vienen y se llevan todo el cacao sin dejar que estos tomen ni una mazorca.

De estos indios que hoy han venido algunos son cristianos huidos de Sereté, pueblo reducido en el río del Sinú y de consentimiento de sus padres, se bautizaron las 3 criaturas que vinieron a bordo.

Un cacagual

Casa de indios

Aguabuena

Frutos

Piedra

Lugar de la antigua ciudad de San Sebastián[57]

A las 9 del día bajamos a tierra a reconocerla y hallamos que entre el cerro de la punta de Urabá y el de la Vigía es tierra negra, húmeda, de buena calidad y llana, en la cual se encontraron palmas reales, pijiguays, corozos, latas, hicacos, uveros, majaguos blancos /chucha y nape / especie de bijas que se cría en tierra húmeda / guayabos, caimitos, guamos, yayas, ceibas, caracolíes, robles, salazares, tubus, palos de trementina y otros muy altos y gruesos, unos de madera trabada ligera y otros de madera sólida. Se hallaron árboles de cacao silvestre, que son en todo como los cultivados, a excepción de que estos tienen lisa la superficie de las mazorcas y aquellos la tienen llena de espinitas.

Entre el cerrito de la punta de Urabá y el de la Vigía hay otro, en cuya falda está un cacahual que sembró un francés que escapó al río del Sinú cuando la invasión de los indios y murió allí, es de cosa de 2500

57. San Sebastián de Urabá, primer emplazamiento español en el golfo de Urabá, fue fundado en enero de 1510 por Alonso de Ojeda. Se trataba de una incipiente fortificación que fue atacada por los indígenas. En segundo lugar, en 1534 se fundó San Sebastián de Buenavista, en el actual lugar del municipio de Necoclí. Cerca se encuentra la parte baja del río Caimán, de allí que sean citados simultáneamente en la documentación, como en este caso.

pies de 4 a 5 años y de cuatro varas de alto, poco más o menos cada uno. Junto a este cacagual están unas 4 casas en que tiene su ordinaria habitación el cacique del río Caimán y otros indios, las cuales se hallaron solas y en ellas una porción de maíz en tusa, una caja con cerradura, una pistola y otras cosas de ajuar de casa y una plazuela limpia con tabaco trasplantado. Inmediato a estas casas hay un arroyo de agua dulce y una cazimba o pozo de la misma, de donde se sacó agua con la mano. Se halló un buen platanal, un batatal y dos cañaverales de que se hizo que la gente no tomase cosa alguna.

De esta estancia sacaron los indios los plátanos, batatas y demás frutos que vendieron a bordo.

Al pie de los mencionados cerritos se halló piedra sólida de buen grano, de color de sayal de San Francisco y de la misma tienen los indios dichas piedras y manos de moler. También hay barro para hacer ollas y ladrillos.

En el cerrito que llaman la Vigía es en donde se cree estuvo la antigua ciudad de San Sebastián de Buenavista fundada por el conquistador Alonso de Ojeda que poco después / quemada por los indios / se volvió a fundar en atención a su fertilidad por Alonso de Heredia y se abandonó por haber pasado a establecer la ciudad de Santa María la Antigua del Darién.

Jueves 29 de enero

Continuación del mapa hasta la punta de Caimán

Ríos Jirobo y Ocobo

Calidad de la tierra

A las 2 de la tarde nos levamos para la punta de Caimán y sacamos en el mapa desde la punta de Urabá hasta la dicha de Caimán, habiendo reconocido toda esta costa en el bote, pero no habiendo el jabeque llegado más que a la punta de Ocobo, nos volvimos a él al anochecer. En la ensenada que hace la punta de Ocobo con la de Urabá desaguan algunos arroyos y los ríos Jirobo y Ocobo que tienen agua todo el año de manera que aún en verano pueden entrar y salir piraguas y en el invierno hasta canoas cargadas[58]. Esta tierra es abundante de cacería y

58. ENSENADA: “Recodo de tierra en que entra el mar, y haciendo seno, sirve de abrigo a las embarcaciones. Diccionario geográfico. Cuando es chica se llama ancón. Antiguamente se decía angra, según el diccionario citado, y en

muy buena para cacaguales y demás frutos arriba dichos y a las orillas de río Ocobo hay dos haciendítas de cacao con 2000 pies de los franceses que estaban allí establecidos.

Viernes 30 de enero

Río Pisa

Venida del cacique de Caimán a bordo y de otros indios con varios frutos

Lo que expresó el cacique

Indios de la costa de Calidonia que le espían

Al amanecer nos levamos y llegamos a cosa de las 10 del día a la punta de Caimán donde dimos fondo. En esta costa intermedia desemboca el río Pisa cuya boca se cierra en el verano y en el invierno pueden entrar piraguas. Es tierra a propósito para plantaciones.

Luego que dimos fondo se disparó un cañonazo y se mandó a tierra la canoa para decir al cacique viniera a bordo y para que lo ejecutase a su satisfacción se quedaron en tierra el patrón y 4 negros de los que iban en ella como en rehenes y vinieron al jabeque el expresado cacique de Caimán y hasta unos 26 indios entre hombres, mujeres y muchachos, a todos los cuales se agasajó y dio de comer bien, cambiándoles el cacao, carey, batatas y plátanos que trajeron por cuchillos, peines, anzuelos por dinero. Este cacique que se llama Don Pedro Totó, se manifestó receloso de los indios de la costa de Calidonia que venían mezclados con su gente, sin atreverse a hablar nada por ellos, pero ofreció volvería al día siguiente y hablaría despacio a solas. En tierra dice quedan algunos de dichos indios de la costa, al parecer para ver qué tratamos con estos del golfo, y para coger el cacao de él.

sus casos hay quien la hace equivalente a golfo y sato; mas por sus definiciones mismas pueden verse las relaciones que tengan entre sí estas voces, y singularmente en la de golfo y en lo observado al fin de su cuarta acepción" (O'scanlan, 1831, p. 244).

Sábado 31 de enero

Venida de cacique y noticias que de él se adquirieron

Diligencias del capitán Pancho de Calidonia para oponerse a los españoles

Confirmase que tenían noticia de que se quiere ocupar esta tierra con españoles dada por los ingleses

Ofrécenle estos ayudarlos para que no lo consientan

Noticia que dio de que los ingleses quieren ocupar nuevamente la Calidonia

Regalos y patentes que han dado a los capitanes de la costa y su frecuente trato en ella

Ideas del capitán Pancho y cacique del río Banana contra los españoles

A las 8 de la mañana vino a bordo el cacique Don Pedro Totó y respondiendo a varias preguntas que se le hacían dijo: que él es el único capitán que hay en esta costa del este, porque el del río Banana se ha ido por el mes de octubre del año próximo pasado con el capitán Pancho de Calidonia, de acuerdo con él para fortificar aquella costa, por si los españoles quieren tomarla y que ahora vive en Careta. Que para el mismo fin de fortificar la costa de Calidonia, se llevó dicho capitán Pancho unos 10 o 12 indios del proprio río Banana con sus familias, habiendo pretendido también persuadir a este cacique de Caimán a que se les uniese para oponerse a los designios de los españoles que le dijo quieren apoderarse de esta tierra y que era necesario defenderla para cuyo efecto se juntarían todos y que para ello tenían la protección de los ingleses que les han ofrecido armas y municiones; y por haberse excusado este cacique a tal liga, quiso dicho capitán Pancho precisarlo a que se fuera a Matunagandí y dejara su tierra como si fuera esclavo suyo.

Este cacique dijo que los ingleses quieren hacer establecimiento y población en dicha costa tomando para ello por puerto la Calidonia por tener más agua que aquí, para lo cual han dado patentes a todos los capitanes de la costa y los han regalado y que frecuentemente van a dicho puerto de Calidonia embarcaciones de esta nación, habiendo habido ocasión que han llegado juntas cuatro; que también suelen venir a este golfo algunas trayendo siempre por prácticos indios de la Calidonia /

con los que mantienen el mayor comercio / y que una de las que han venido la manda N. Dartes y ha poco que se fue de aquí.

Violencia que los indios de la costa hacen a estos del golfo

Amenazas que les han hecho

Afecto de este cacique de Caimán a los españoles

Los ingleses constituyen por superior de todos los indios al capitán Pancho de Calidonia y tratan con todos que les cedan las tierras

Noticia de la goleta española que estuvo en este golfo

Recelo de este cacique sobre esta goleta

Proposición a este cacique sobre población española en este golfo

Admítela gustoso

Propone que es necesario sujetar antes los indios rebeldes y lo que de estos dijo. Temor de los indios a los curas

Quejas de los cimarrones del Chocó

Noticia que dio una india de los indios de la costa

Igualmente nos dijo este cacique que los expresados capitán Pancho y cacique de Banana son muy enemigos de los españoles que han querido salir a matar a todos los que encontraran, y para ello solicitaron a este de Caimán que no quiso condescender antes bien les dijo que si tal hacían no lo permitirían poner el pie en sus tierras, por lo cual le quisieron matar pero desistieron de su intento y ahora le dicen que no harán daño a los españoles porque los deje coger el cacao, pues todo el que ellos tienen lo recogen de aquí porque allá no hay sino algún poco en Calidonia y así vienen acá y se lo llevan todo sin dejar que estos de Caimán tomen ninguno diciéndoles los de la costa que es de ellos que para eso lo ganaron en la guerra a los franceses y obligan a los de este golfo a que les limpien los cacaguales y los oprimen y tratan mal, tanto que este cacique de Caimán está recelosísimo de ellos, temiendo aún que por haber hablado con nosotros le han de querer matar; pues hay aquí ahora 5 indios y 3 indias de la costa para espiarle y ver si trata de vender o dar su tierra a los españoles; y le tienen amenazado antes que si no hace morir a todos los franceses y españoles que vengan aquí, lo han de matar a él; que esto le tiene receloso pero que es afecto de corazón a los españoles y jamás ha querido recibir patente como la tienen todos los

demás capitanes de los ingleses, que se las han dado, constituyendo por superior de todos al capitán Pancho de Calidonia y haciéndoles ofrecer que cederán sus tierras a los ingleses, y sólo con ellos tendrán trato y comercio; y que para este efecto dicho capitán Pancho cuando vino aquí por octubre próximo pasado a buscar el cacao y dar las patentes trajo una orden de los ingleses para que les guardaran todo el cacao, sin vender ninguno; pero que con todo, él y su gente vendieron hasta unas 30 fanegas de cacao que tenían a la goleta española de Don Alonso de Medina y Mesa, que estuvo aquí habrá dos meses, a cambio de géneros, comprándoles otros a plata y oro y aun pidieron a dicho Don Alonso se aguardase a que ellos acabaran de coger el cacao y se lo venderían todo por dichos géneros pero que no quiso detenerse diciéndoles que iba a acabar de vender a Gandí y demás parajes de la costa del oeste, lo que ejecutó saliendo para allá, aunque este cacique procuró disuadirle advirtiéndole la perversa intención de esos indios y la disposición en que siempre están, y ahora, particularmente de hacer daño a los españoles, por lo que asegura que si con efecto fueron a dicha costa, es muy de temer les haya sucedido alguna desgracia con los indios. Con el motivo de lo que se quejó de las opresiones que les hacen los indios de Calidonia y costa del oeste, se propuso a este cacique con el mejor modo y arte que si le parecía se podrían traer aquí algunos soldados y gente española para que los ampararan, pues estando aquí no se atreverían a venir los indios de la costa y estarían los del golfo quietos, gozando con toda libertad sus tierras y labranzas, asegurándoles no experimentarían extorsión alguna de los españoles que los tratarían como amigos, haciéndole ver las ventajas que lograrían bajo la protección real, teniendo quién los defendiera y dónde vender sus cacaos y frutos y comprar cuanto necesitaran sin la [...] de irlo a buscar a Cartagena, Lorica o Portobelo, pues habiendo aquí gente española había cuanto fuese necesario para todos y pasarían una vida más regular, educarían mejor sus hijos y se criarían como los de los españoles, que él quedaría con el cacicazgo y gobierno de sus indios y se le procuraría traer patente por el Excelentísimo Señor Virrey y que se le pagase sueldo aquí. Con cuyas razones y otras semejantes que se le propusieron haciéndole conocer la utilidad que le resulta; condescendió gustoso en que se hiciese población española y viniese tropa, diciendo solo que para la seguridad de ella sería lo más conveniente sujetar primero los indios de la costa, porque mientras no estén del todo sujetos, ni la tropa, ni la población, ni él, ni sus indios estarán seguros de ellos porque son muy malos y traidores, enemigos

de los españoles y que ayudados de los ingleses podrían hacer muchos daños: sobre lo que se le procuró asegurar, diciéndole que siempre se tomarán las medidas más convenientes para que la tropa y población estén seguros de ellos.

Este cacique expuso el gran miedo que los indios tienen a los curas porque los castigan demasiado y que por esta razón se han venido huidos algunos indios de Sereté y que si el cura que aquí se pusiere es así no quedará indio alguno; sobre lo que igualmente se le aseguró, ofreciéndole siempre el mejor tratamiento y manifestándole las repetidas órdenes del Rey para que sean atendidos y bien tratados.

También se quejó de que los indios y negros cimarrones del Chocó suelen venir aquí a menudo y les hacen daño y algunas muertes, por lo que así estos indios, como todos los demás de Calidonia y la costa les tienen un temor inexplicable, temblando solo de oírlos nombrar. Se le ofreció solicitar que se contuvieran aprovechando esta ocasión de hacerle ver que también para esto sería de grande utilidad la tropa y población aquí; pues no se atreverían a venir a estas inmediaciones, por lo que desea con ansia que se verifique cuanto antes, encargando mucho que se tenga secreto hasta el tiempo de la ejecución lo que ha tratado porque si lo penetran los indios de la costa corre riesgo su vida.

Una india llamada Catarina que habla español dijo que los expresados indios de la costa habían ayer reprendido a este cacique porque vino a bordo.

Domingo 1 de febrero

Reconocimiento del río Caimán y su terreno

Cacaguales

Número de sus indios

Después de misa bajamos a tierra para reconocerla y anduvimos cosa de legua y media por ella: es llana con algunos cerros pequeños, muy fértil y llena de cacahuales grandes, hasta 28 o 30 [...] pies de los franceses que la habitaban y de que murieron a manos de los indios algunos, huyendo los demás.

Ahora está poco poblada, porque en esta costa del golfo hay pocos indios, y en este río sólo unos 20 y los de la Calidonia y costa que sigue a Portobelo, son los que vienen a coger el cacao viniendo en algunas ocasiones 4, 6, 8 y 10 piraguas de ellos.

Río Caimán

En este río desagua el río Ule, y varios arroyos que aunque le hacen caudaloso, no es rápido porque viene por tierra llana y aunque en este tiempo de verano tiene poca agua, subimos en el bote hasta el puerto marcado en el plano, y nunca falta más arriba para lo necesario. Se hallaron en el monte varios árboles de cacao silvestre y muchas maderas como en lo demás de la costa. Hay también barro bueno y abundante para teja, ladrillo, loza [...] y palma para casas.

Maderas

Barro y palma

Camino de tierra para el río del Sinú

Indios del pueblo de Surabá, del de Juarequí y del Guaraguay

Desde este río hay camino para ir al río del Sinú que se ha practicado en algunas ocasiones, para llevar pliegos de Cartagena a Panamá por tierra en tiempo de la guerra y los indios suelen ir por él a vender en Lorica sus cacaos y comprar lo que necesitan y por él huyeron algunos franceses cuando los acometieron los indios. Es camino llano y bueno, sólo se encuentran en él los cerros de Suraba y Juarequí, el primero a un día y el segundo a dos de camino de Caimán: Desde Juarequí hay 3 días más hasta el Guaraguay, río que desagua en el Sinú y otros 3 de navegación hasta este.

En el pueblo de Suraba hay 23 familias de indios, 23 en el de Juarequí y 20 en el Guaraguay, todos gentiles afectos a los españoles y fáciles de reducirse. El cacique de Juarequi se llama Igligana.

Este es el camino practicado hasta ahora por los indios, pero según se reconoce por el terreno y el mapa puede hacerse mucho más breve, de suerte que en 3 días pueda venirse desde el Sinú a esta costa fácilmente.

Lunes 2 de febrero

Vuelve el cacique al jabeque

Carácter e inclinación de este cacique y sus indios

Repite sus recelos de los indios de la costa

A las 8 de la mañana vino a bordo el cacique y repitió las mismas expresiones de afecto y lealtad a los españoles, en que dejó conocer sus sinceridad y puede asegurarse que en lo que hemos andado hasta

ahora es el indio más racional y más afecto a la nación española que hemos hallado, cuya buena inclinación se reconoce también en todos sus indios que vienen al jabeque y nos tratan con una confianza, hija al parecer de la realidad de su afecto e intenciones y del buen acogimiento que experimentan en el Sinú y Cartagena, donde van con más frecuencia que los otros indios y de donde ha poco tiempo vino este cacique, el cual nos repitió este día con el mayor esfuerzo sus recelos de los indios de la costa, e instó sobre que antes de todo es necesario sujetar a estos para asegurar la población. Procuramos esperanzarle y mantenerle en la lealtad que manifiesta y nos despedimos dejándole muy satisfecho y deseoso de que se verifique la fundación.

Continuación del mapa hasta el río Banana

Laguna Chuamata

Río Tillac

Río Upí

Calidad de esta tierra

Cacahuales

A las 2 de la tarde nos embarcamos en el bote para continuar el mapa y reconocer la costa como lo ejecutamos hasta el río Banana, en frente del cual dio fondo el jabeque a las 4 y media y se disparó un pedrero para llamar a los indios a bordo.

En esta costa intermedian la laguna Chuamata que tiene agua salada todo el año / aunque su boca suele cerrarse alguna vez / y abundancia de pesca.

El río Tillac que aunque pequeño y no navegable mantiene siempre agua dulce. El río Upí que en tiempo de invierno pueden subir por él piraguas, aunque en el verano se cierra su boca; en él se cogen muchos camarones. La tierra de estos ríos es como la de los demás, muy buena para todo género de plantaciones y en Tillac hay un cacahual y dos en Upí de los franceses que allí habitaban de hasta 4100 pies. Ahora solo vive un indio en Tillac y otro en Upí.

Martes 3 de febrero

Reconocimiento del río Banana y su terreno

Huyen los indios

A las 7 de la mañana pasamos a tierra a reconocer el río y algún terreno, como se ejecutó, y aunque se procuró hallar algún indio para hablarle, no se pudo conseguir por haber huido al monte y dejado las casas con fuego y otras cosas que manifestaban que acababan de salir.

Cacaguales existentes

Casas

Indios de este río

Maderas

Mina de oro

Navegación al río

Continuación del mapa hasta la punta de Turbo

Se vieron varios cacahuales como hasta 10 400 pies altos y gruesos con poco fruto porque los indios de la costa lo han cogido poco tiempo ha y se hallaron cáscaras frescas de él. Se vieron algunas casas de palma, unas hechas por los franceses dueños de estos cacaguales ya viejas y otras nuevas hechas por los indios de la costa, en que por lo ordinario habitan algunos de ellos y uno de los de este río que únicamente ha quedado porque el cacique y los demás se fueron con el capitán Pancho de Calidonia, como ya se ha dicho.

Aunque los cacahuales tenían poca fruta se halló uno acabado de podar y los demás algo maltratados por falta de este beneficio. Se hallaron robles, palos de resina, o catibo-mangle, nísperos, bongos, campanos, cacaos silvestres y los demás que en la costa; y se tiene noticia que hay cerca de la mar una mina de oro que no se ha trabajado.

Este río en tiempo de invierno, permite entrada a canoas, botes y lanchas, pero en el verano se cierra su boca, aunque tiene agua para beber todo el año.

A la tarde continuamos el mapa de reconocimiento de la costa en el bote y pasamos a dar fondo junto a punta Turba cerca de la cual se vieron algunos indios entre el río Samagandí y la ciénega del mismo nombre.

Río Copá

Su tierra y cacahuales

Río Samagandí

Ciénega de Samagandí

En esta costa intermedia están el río Copá, el río y la ciénega de Samagandí. El río Copá es poco caudaloso y en verano se seca, pero no falta agua para beber y toda la tierra de sus inmediaciones es buena para cacahuales de los que hay hasta unos 4300 pies de los franceses que allí vivían. Ahora viven en él 3 indios.

El río Samagandí tiene siempre su boca abierta de suerte que pueden entrar por ella piraguas cargadas, aunque en verano se seca de una legua de la boca para arriba. Tiene pesca abundante de varios géneros de peces en todo el año, y buen terreno para plantaciones de cacao y otros frutos.

La ciénega de Samagandí es de agua salobre, tiene poco fondo y sólo entran embarcaciones pequeñas a pescar.

Miércoles 4 de febrero

Diligencia para llamar los indios

Huyen estos

Reconocimiento de este terreno

El río Turbo

Su tierra y cacahuales

A las 7 de la mañana se despachó el intérprete a tierra para que solicitase hablar con los indios y asegurarles de nuestras buenas intenciones, pero al verlos ir a tierra se volvió para ella una canoíta de indios que salía del río y huyeron al monte, sin que *el intérprete*[59] pudiera hallarlos

59. Una acepción muy peculiar de la palabra CORREDOR nos da idea del rol del intérprete en la marinería del siglo XVIII: "según alguno de los diccionarios consultados, es denominación que se da al inteligente en idiomas, que sirve de intérprete a los capitanes de buques mercantes extranjeros en sus declaraciones y protestas, y les ayuda en sus negociaciones de venta y compras" (O'scanlan, 1831, p. 18). El intérprete también se conoce como CORREDOR DE LA COSTA: "Persona encargada de la vigilancia de la costa, para descubrir la presencia de embarcaciones corsarias y dar aviso de ello. Ejemplo, «mucha cantidad de turcos de dos galeotas de corsarios de Viserta, que en una cala, que allí cerca estaba, habían desembarcado sin ser sentidos

a estos ni a alguno otro a quien hablar: estos dejaron en la canoa y en la playa unos plátanos, yucas, piñas y algún cacao a que no se les tocó.

A las 8 bajamos a tierra en el bote para reconocerla y en ella hallamos un fogón como de balandra o goleta, el que se remitió a bordo a fin de ver si se conoce en Cartagena, si es acaso de la goleta española que estuvo en esta costa y pasó a la del Oeste, donde recelan estos indios haya sido asaltada por aquellos.

El río Turbo es caudaloso en tiempo de invierno y pueden navegar por él canoas hasta 15 leguas río arriba, pero en verano se cierra su boca, aunque siempre mantiene dentro agua bastantante[60]. Tiene muchas leguas de tierra llana a un lado y otro a propósito para plantaciones y hay ahora dos cacahuales con 3500 pies y otros 3000 pies en río Tule que desemboca en Turbo, y estos son los últimos cacahuales que hay en esta costa del este del golfo.

Hay mucha pesca en este río y mucha cacería en sus montes, como también muchos árboles grandes y muy gruesos para embarcaciones y muchas maderas para edificios y se tiene noticia que a cosa de 16 o 20 leguas de su boca hay un volcán donde puede cogerse azufre y una mina de carbón de piedra y a unas 5 leguas de la mar, una mina buena de oro, de donde han sacado alguno los indios.

Maderas

Volcán

Mina de oro

Indios de este río

Continuación del mapa hasta la culata del golfo[61]

La costa anegadiza

Ciénegas de Turbo y Palé

Río Setiguillegandí

En las inmediaciones de este río viven hoy unos 23 indios gentiles pero afectos a los españoles como los de Caimán.

---

de las centinelas de las torres de la marina, ni descubiertos de los corredores o atajadores de la costa». [Cervantes]" (Fondevila, 2011, p. 171).

60. Se infiere que la expresión era *bastante.* En esta transcripción se conserva el error de escritura.

61. CULATA: "1. Parte de un golfo más abrigada y alejada de la boca. 2. Parte posterior de un cañón (Forn, 2004).

A las 11 del día / dejando el jabeque al abrigo de punta Turba/ salimos en el bote acompañados de la goleta y continuamos el mapa y reconocimiento de la costa hasta la culata del golfo, donde dimos fondo al ponerse el sol. Toda esta costa desde un poco más abajo de Turbo, hasta aquí es baja y anegadiza cuanto se deja ver, sin divisarse monte ni cerrito alguno, sino todo *manglares*, palmares, gamalotes y ciénegas[62]. Entre dicha punta de Turbo y culata del golfo están la ciénega de Turbo, la de Tape y los ríos Setiguillegandí, Palé, Syutí, Pucuba, Guacuba, y Suiriquilla. En las ciénagas de Turbo y Palé hay abundancia de pesca todo el año y siempre tienen abiertas sus bocas[63].

El río Setiguillegandí se pierde en los anegadizos de esta costa, pero a cosa de dos leguas del golfo, tiene ya tierra firme buena para plantaciones.

Ríos Palé, Uyuti y Pucuba

Río Guacuba

Camino para Antioquia por donde se hace comercio ilícito

Ríos que en él desaguan

Caza, miel, cera y maderas

Indios de Ipeneque y Chuetí

Minas de oro

Río Suiriquilla

Los ríos Palé, Uyuti y Pucuba, son como el antecedente, a excepción de que llegan a desembocar al golfo. El río Guacuba es caudaloso y siempre tiene entrada para canoas y dentro agua para todo género de embarcaciones que pueden navegar hasta 12 o 14 días río arriba. A ocho días de navegación de su boca hay camino de tierra bueno para ir a Antioquia, que será de cosa de otros 8 días, pero está cerrado y sólo

62. MANGLAR: "El lugar en que se cría con abundancia el árbol llamado en la América mangles y forma un estero por donde pasan canoas de muy poco calado". MANGLE: "Árbol muy alto y grueso que se cría en las costas bajas o anegadizas de la América española" (O'scanlan, 1831, p. 353).

63. El *Derrotero* de Fidalgo describe: "La Culata del Golfo que en arco se extiende del Este al Oeste 104 millas la forman o terminan Manglares, Gamalotales y otras yerbas inundadas, y como á millas al Oeste de su medianía desagua el Río Suriquílla, que dista 7 millas escasas de la boca del Guacuba" (Fidalgo, 1805, p. 189).

le saben los contrabandistas, que han solido hacer sus introducciones ilícitas por él a esta provincia.

En este río desaguan otros diferentes por su costa del este como son Qua, Uaú, Gandí, Ipeneque, Arruí, Chuetí, Papanagandí, y otros con buena tierra entre ellos para plantaciones, que también la hay por su costa del Oeste, aunque hay un gran trecho de terreno anegadizo por esta parte hasta su boca. En todo este río hay abundancia de pesca y en sus montes caza y mucha miel y cera y árboles corpulentos de varias calidades.

En los ríos Ipeneque y Chuetí habrá hasta 30 indios gentiles, pero fáciles de reducirse y por algunos de ellos minas de oro que no se han trabajado.

Lagunas de la culata del golfo

Comercio ilícito con el Chocó y Antioquia por ellas

El río Suiriquilla es caudaloso poco menos que el antecedente, con agua en su entrada todo el año para canoas y el terreno de sus costados, es por muchas leguas anegadizo, tiene mucha más pesca que ninguno otro río.

Desde la culata del golfo / entre las puntas de Suiriquilla y de Curtinachucuna / empieza una laguna dividida del golfo por esta parte con una linde de arbolitos pequeños, que se interna tierra adentro bastante por la cual y por medio de otras ciénegas que hay más arriba y de algunos caños que las comunican se navega con barquetas y se llega atravesando el río Sucio, a salir al río del Chocó, un día más abajo de la vigía vieja, pero 3 días más arriba de la vigía nueva, que está en la boca del río Sucio, por lo que los contrabandistas sin poder ser vistos de esta trafican este camino para sus introducciones y extracciones ilícitas en las ricas provincias del Chocó y en la de Antioquia por río Sucio y Murrí en cosa de quince días de viaje hasta el golfo.

Jueves 5 de febrero

Continuación del mapa hasta la punta de Curtinachucuna

La costa anegadiza

Un brazo del río Chocó

Al amanecer nos levamos y seguimos el mapa hasta la punta del sur del último brazo de esta parte del río Chocó llamada Curtinachucuna

donde dimos fondo y reconocimos que toda esta costa es igualmente anegadiza como la que queda dicho en el día antecedente encontramos en la mar *una curva* y algunas maderas labradas como de embarcación[64].

El brazo del río Chocó que sale inmediato a esta punta es bastante caudaloso y pueden por él entrar en todo tiempo botes y lanchas y subir al río principal.

Tiene mucha abundancia de pesca, especialmente manatíes, o vacas marinas, como en todos los demás brazos de este río. Detrás de la punta de Curtinachucuna al Suroeste de ella hay un buen surgidero, abrigado de todos vientos y sin mar alguna.

Viernes 6 de febrero

Continuación del mapa hasta la isla de Barbacoas

Atravesamos el golfo para ir al jabeque a la punta de Turbo

Costa hasta Barbacoas y brazos del río Chocó

Vienen tres indios al jabeque

Noticia de haber los indios apoderádose de una goleta española y muerto toda su gente

Indios que concurrieron a este asesinato

Motivos que tienen los indios para él

Al amanecer nos levamos y continuamos el mapa hasta la isla de Barbacoas, desde donde atravesamos el golfo en busca del jabeque, *midiendo la distancia*[65] de esta travesía y habiendo reconocido la costa que

64. Entre las variadas acepciones del término *curva* que aporta el *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'scanlan, la más cercana a la usada aquí es la de CURVA: "Pieza fuerte de madera que hace naturalmente un ángulo, cuyos lados se llaman brazos, ramas o pernadas, y la parte de donde estas arrancan, bragada. Entre constructores, el brazo más grueso se llama pie, el más delgado se llama rama. Sirve para asegurar o ligar dos maderos unidos en la misma forma, esto es, angularmente; y en razón a la abertura del ángulo y a la situación de la curva, se dice esta á escuadra" (O'scanlan, 1831, p. 199).

65. DISTANCIA: "Uno de los elementos del pilotaje de estima o uno de los [...] términos de navegación, y que en acepción común es la que media entre dos puntos cualesquiera de situación de la nave. Cuando se deduce de dicha estima, se dice *estimada*. Este propio nombre se da también a cualquiera otra que se aprecia a ojo" (O'scanlan, 1831, p. 225).

continúa anegadiza hasta dicha isla, intermediando 3 brazos del río Chocó, que permiten entrada a lanchas y botes para el río principal y dos *ciénagas*[66].

Al Sur del islote de Barbacoas hay un buen surgidero *al abrigo de los bajos* y en estos alguna playa seca de arena que es la única que se halló desde que se pasa la ciénega de Jape costeando el fondo del golfo[67]. A las 3 de la tarde vino una canoíta con 3 indios al jabeque / que se mantenía aún fondeado cerca del río Turbo / a los cuales se regaló y agasajó y dijeron que ellos son del río Caimán, de donde salieron esta mañana para venir al jabeque / por no estar allí su cacique / a avisarnos que estando uno de ellos nombrado Juan en la vigía del Chocó, llegó allí un indio de Titomate / o río Chico / a dar aviso al oficial de dicha vigía que acababan de saber que los indios del río Gandí habían muerto al capitán y toda la tripulación de la goletilla de Don Fernando García, vecino de Cartagena, que mandaba Don Alonso de Medina, que había ido a tratar con ellos pacíficamente, se habían apoderado de hasta unas 30 fanegas de cacao que llevaba y de la demás carga, echando después la goleta *a pique*[68]; cuya acción dice ha sido tan secreta que no la han

---

66. CIÉNEGA: "Laguna formada por el desaguadero de uno o más ríos" (O'scanlan, 1831, p. 157).
67. BAJO: "Nombre genérico de todo punto o paraje del fondo del mar, ya sea de piedra, de arena en que no hay agua bastante para que floten las embarcaciones. Dícese también escollo, y en la costa de Asturias acollo; y abrojo, abrollo u abreojo, aunque estos últimos no son tan usados; y cuando se encuentra como un solo punto aislado en medio de un gran golfo, se le da el nombre de vigía, si vela o sale fuera del agua, aunque algunos lo entienden sin esta precisa circunstancia. Antiguamente se denominaba asimismo baja y bajío. Y en otra acepción, BAJO FONDO: "el que solo tiene agua para permitir el paso por encima á embarcaciones de poco calado" (O'scanlan, 1831, p. 72).
68. PIQUE: "Varenga que tiene la figura de una Y griega, y que con otras semejantes se coloca hacia el extremo de proa de la guilla para formar los delgados de aquella parte. En la generalidad de los diccionarios y escritos y aun en los arsenales de Cádiz y Cartagena llaman así indistintamente tanto las de proa como á las de popa; más en el del Ferrol no está admitida esta equivalencia". En otra acepción aclara: "En lo antiguo confundían o hacían sinónimas las nomenclaturas de forcaz, horcaz u orcaz y singlón para significar indistintamente lo que ahora se dice pique y horqueta u toquilla y aun hoy mismo, á lo menos en el arsenal de Cartagena, llaman horcate o pique á la varenga muy levantada ó de mucha bragada y muy cerrada de brazos; pero en rigor no es lo mismo una cosa que otra, según lo manifiestan las

penetrado hasta ahora los de Titomate ni aún los de Estola que son vecinos de los de Gandí, y que por eso luego que lo supieron los expresados de Titomate para que no se culpe a ellos, ni a los de Estola, han ido a dar parte a dicha vigía; y que por esto mismo el capitán Pedro de Saraquilla ha pasado en persona al Real de Santa María a dar esta noticia que supo por un indio de Estola que vio los pedazos de la embarcación allí y a los indios ocupados en la ceremonia que acostumbran de bañarse cuarenta días después que han hecho alguna matanza, y se informó de ellos de esta[69].

Preguntándosele las circunstancias de este hecho, dijo que lo que ha sabido es que luego que llegó a dicho puerto de Gandí la goleta pasaron a bordo algunos indios los cuales instaron al capitán bajarse a tierra y excusándose éste, le dijo uno de dichos indios que si tenía algún recelo, él se quedaría a bordo mientras dicho capitán estaba en tierra, con lo que asegurado bajó a ellas donde los demás le mataron, viniendo luego a la goleta 6 o 7 piraguas de ellos armadas que vistas por los marineros de ella, empezaron a cargar los pedreros que llevaban y a tomar sus

---

definiciones mismas, como puede verse comparando la que va aquí dada con la de horqueta, en su segunda acepción". El significado que más se ajusta al modo en que Arévalo usa el término es: "acción de sumergirse cualquier cosa, y el estado de la ya sumergida o que se halla en el fondo". ECHAR A PIQUE: "Hacer zozobrar o sumergir a otro buque; y hablando del propio se dice irse a pique; y es equivalente a colar a fondo" (O'scanlan, 1831, p. 422).

69. Aunque la información etnográfica, en especial en asuntos de la religiosidad indígena, no es el objeto del *Diario,* en el documento *Compendiosa Relación de la Provincia del Darién*, Arévalo complementa la información sobre las funciones religiosas de los Leres con detalles riquísimos, por ejemplo, lo que consideran los indios como "oración" es, en sus palabras: "Cuando hay alguna fiesta clásica se dedica anticipadamente el del Lere acercan a hacer oración, esto lo / practica en un paraje independientemente cerrado, a manera de observatorio: sus oraciones se reducen a hablar mucho (a que todos los indios son propensos) y ha de imitar precisamente en sus oraciones a los balidos y gaznerías con que se distinguen las varias especies de animales y aves, que son vecinas de aquel pueblo, especialmente a las que son propias de sus monterías para lo cual siempre que van a cazar, llevan al Lere para reclamo, y el que con perfección no hace esta maniobra, no lo reputan por buen estudiante. Es tanta la autoridad y respeto con que se portan los Leres, que primero que con los demás se tratan con ellos algún asunto de importancia, que aún también con el Cacique siendo gubernativo" (Arévalo, 1763, p. 45).

armas, pero el indio que había quedado en rehenes les dijo que por qué se alborotaban así, que aquellas piraguas venían de paz a comprar en virtud de lo que el capitán habría tratado en tierra con ellos; con lo que neciamente confiados se sosegaron, dejaron llegar las piraguas y subir a todos los indios de ellas con sus armas, sin cuidar siquiera de tomar las suyas la gente de la goleta, que toda fue al instante asesinada por dichos indios, con muerte de uno de ellos a quien mató un marinero con un cuchillo que casualmente tenía; después que saquearon la goleta y la *echaron a pique*[70].

Los indios que concurrieron a este asesinato, dice han sido los de Gandí, que serán unos 15 o 20 acompañados del cacique del río Banana del golfo y sus indios que se llevó, que son unos 10 y de un hermano del capitán Joseph de Navagandí y que habrá cosa de 2 meses que sucedió.

Preguntado si sabe qué causa tuvieron los indios para esta traición, dijo que la que ellos dan es porque les vendían las ropas muy caras y que los ingleses se las dan más baratas y que por esto se enfadaron y los mataron; pero que el único motivo que hay es la mala inclinación de estos indios y estar influidos por el capitán Pancho y por los ingleses, para que no consientan aquí francés, ni español, sino que a todos los maten diciéndoles que de los que cogieren tomaran los indios la ropa y dichos ingleses la plata.

Estos indios durmieron esta noche en el jabeque, poniéndose su barqueta a bordo de él porque la mucha mar que había les impidió poderse volver a sus casas / de donde vinieron a avisarnos / que están cuatro leguas distantes de este paraje.

70. Arévalo describe las particularidades con que los indios organizan los asaltos tan mencionados en toda la documentación examinada en la presente edición, tal vez, intuyendo que la incomprensión de las causas del efectivo control del territorio por parte de los funcionarios obedecía al poco detalle que estos prestaban a la manera indígena de moverse en sus terrenos. En otro documento Arévalo anota que los indios: "no navegan, ni andan de día, sino de noche apostándose desde la madrugada hasta la oración, emboscados: de tal conformidad que puedan registrar todo cuanto pasa y de esta manera se conservan algún tiempo hasta cerciorarse bien de lo que deben hacer; cuyas precauciones, les son muy útiles para lograr sus inicuas empresas y no errar tiro" (Arévalo, 1763, p. 49).

Sábado 7 de febrero

Continuación del mapa hasta la bahía de la Candelaria

Dos brazos del río Chocó

Al amanecer habiendo despachado muy contentos a los indios / que nos pidieron encarecidamente no dijésemos que ellos nos habían dado el aviso arriba dicho porque si los indios de Gandí o la costa lo saben, los matarán, lo que les ofrecimos encargándoles que tampoco ellos dijesen que lo sabíamos por lo que pueda importar / nos levamos para la costa del Oeste, yendo el jabeque y la goleta a la bahía de la Candelaria y nosotros en el bote a la isla de Barbacoas, desde donde continuamos el mapa hasta dicha bahía de la Candelaria reconociendo que toda esta costa es anegadiza como las antecedentes sin hallar tierra firme alguna a excepción de la playa baja de arena que hay en la isla de Barbacoas, donde saltamos en tierra. Entre esta isla y la bahía de la Candelaria hay dos brazos del río Chocó que llaman brazo de Faisán Grande y brazo de Faisán Chico por el grande pueden entrar canos y botes y por el chico han entrado balandras y goletas[71].

Domingo 8 de febrero

Reconocimiento de esta bahía que se halló sin tierra firme alguna

Después de misa *nos embarcamos*[72] en el bote para reconocer si hay algún pedazo de tierra firme en esta bahía, pero, aunque la costeamos

---

71. Según el *Derrotero* de Fidalgo (1805), la Bahía de Candelaria contiene abundancia de peces, con un clima muy húmedo, lluvias frecuentes y terrenos inundados en la que denomina “estación de río bajo”. Anota que la isla de la Candelaria está formada por los brazos del río Atrato o Darién; describe las partes de la playa que es abrigada de mares y vientos; describe en detalle los bajos y los fondos y los placeres hondables y la buena posición de los brazos del río Darién y las dificultades para el atraco de embarcaciones. Describe las puntas de la bahía y su relación con las desembocaduras en el río del Darién con datos exactos de sus entradas (Fidalgo, 1805, pp. 195 y ss).
72. EMBARCAR: “Meter efectos en alguna embarcación. En sentido neutro y absoluto, es entrar á bordo las personas. Destinar a la dotación de un boque de guerra á un oficial u otro cualquier individuo. En este sentido, y en el último de la acepción anterior, se usa también como recíproco. Y en el caso de embarcar con procedencia de otro buque, tiene relación con desembarcar y trasbordar” (O’scanlan, 1831, p. 231).

toda penetrando por varias partes el monte, no pudimos encontrar alguna y sólo se halló un pedazo de playa de arena de muy corta entrada que se expresará el plano particular de esta bahía, para el cual se eligieron puntos este día y se demarcó la punta baja del río Chocó o Atrato.

Lunes 9 de febrero

Continuación del mapa hasta la última boca del río Chocó o Atrato

Surgidero

Boca principal que llaman el Trepadero, por donde se hace comercio ilícito

Ciudad de Santa María la Antigua

Extranjeros que han subido por este río al Chocó

Al amanecer salimos en la lancha y se continuó el mapa desde la bahía de la Candelaria hasta la última boca del río Chocó o Atrato reconociendo que toda esta costa es anegadiza como las antecedentes, a excepción de un pedazo de la playa, desde la punta baja del Chocó hasta la última boca, que es de arena, pero de poca entrada, y nos volvimos a las 6 de la tarde al jabeque.

Al abrigo de dicha punta baja hay un buen fondeadero sin mar alguna que incomode y a la misma orilla de ella *hicimos agua muy buena*[73]; pero la costa que sigue desde esta punta hasta la boca principal lo mismo toda la que sigue hasta Calidonia es en este tiempo de brisas bravas, pero en el de Sures se puede dar fondo en cual quiera parte de ella[74].

---

73. AGUA: "Hacer agua: introducirse la del mar por algún punto de los fondos del buque. También se dice hacer agua por hacer aguada. Hacer agua por las cacholas; por los imbornales: con esta frase denotan los marinos que el buque se halla estanco y en buen estado, o que no hace más agua que la que le entra del cielo por lluvia o de la mar por los imbornales. Tomar, coger ó atajar un agua: ejecutar la operación u operaciones necesarias para impedir su entrada por cualquier punto de los fondos del buque donde se haya descubierto" (O'scanlan, 1831, p. 15 y 16).

74. El *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'scanlan define el término con variadas acepciones de la cual tomamos al menos dos que se adaptan al uso del *Diario del golfo del Darién*: BRISA: "Viento general del oriente, que reina constantemente en la zona tórrida, y en las partes de las templadas, inmediatas á ella. Nombre que también se da al viento del oriente en los mares dé Europa, en contraposición del que se denomina vendaval". Y una

Toda la playa se halló llena de palos grandes de cedro, caracolíes y otros, y más 6 barquetas de las mismas maderas hechas pedazos traídas por el río y lo mismo se halla en las demás bocas de él. Estas dos últimas bocas del río del Chocó o Atrato comprenden un islote en el medio entre el cual y la tierra firme de la parte del río Tarena está la boca principal que llaman el Trepadero; por el cual han hecho los extranjeros varias veces trato ilícito con las provincias del Chocó.

A cosa de legua y media de su boca en la parte del Oeste de este río, es en donde estuvo fundada la ciudad de Santa María la Antigua del Darién, según se infiere de la *Historia General de la América* por Antonio de Herrera.

Por este río subió el capitán inglés Coxon con 100 de su nación a fines del año de 1680, hasta el Chocó, según refiere el pirata y famoso viajero inglés Guillermo Dampier y volvieron a bajar con algún oro y en Cartagena hay tradición de que en otra ocasión subieron hasta 200 ingleses armados por aquí, que fueron muertos todos por los indios y españoles del Chocó.

Martes 10 de febrero

Se saca el plano de esta bahía de la Candelaria

Este día se levantó el plano particular de la bahía de la Candelaria, con cuya diligencia tampoco se halló tierra firme alguna[75].

siguiente acepción: "Brisa de mar y de tierra: que en las costas de la América septentrional se inclina de día hacia la mar, y de noche hacia la tierra, en cayos movimientos viene a equivaler á las virazones y terrales de Europa. En Guayaquil la llaman chandui o brisa loca, la que sopla irregularmente, ya en su período, ya en su fuerza" (O'scanlan, 1831, pp. 111 y 112). Según la Dirección Marítima de Colombia, DIMAR, la configuración del fondo marino en el golfo de Urabá hace que confluyan múltiples corrientes, tanto submarinas como superficiales, lo que incide peligrosamente en las embarcaciones menores. Esta situación se presenta durante el año, obligando a que los navegantes sean extremadamente cuidadosos durante sus travesías por el golfo de Urabá. Es lo que posiblemente refirieron antiguos navegantes como brisas bravas (DIMAR, 2020).

75. "la bahía de la Candelaria ofrece fondeadero seguro en todos los tiempos del año; pero lo restante hasta el cabo Tiburón es muy brava en tiempo de brisas, sin resguardo alguno sino para embarcaciones pequeñas; pero en tiempo de vendavales se puede dar fondo en cualquiera parte del golfo sin viento ni mar que incomode" (Anónimo, 1849, *Derrotero de las Antillas,* p. 233).

Miércoles 11 de febrero

Sondeo de dicha bahía

Descripción sucinta de ella

Brazo del río Chocó nombrado de Faisán Chico[76]

Noticias del río

Este día sacamos el sondeo de toda esta bahía que se ve en su plano particular. Como en él se reconoce dicha bahía es capaz de contener muchas embarcaciones: tiene buen surgidero y está abrigada de todos vientos pero no tiene tierra firme alguna en su circunferencia ni inmediaciones; sino un pedazo de playa que se inunda con las crecientes[77]; y para hallar tierra firme, es necesario *andar muchas horas embarcado por el río* y caños, aunque desde la bahía se descubren algunos cerros y tierra alta, como a cosa de una legua[78].

En la punta del este de esta bahía desagua el brazo de Faisán Chico del río del Chocó, Atrato o Darién, que es el de más fondo en su entrada pues la permite a balandras y goletas medianas que por él pueden subir a dicho río, el cual es de los principales de la América y el más caudaloso de todo el golfo / a quien da el nombre / sin embargo de derramarse por muchas leguas formando *los anegadizos*

76. En las costas bajas de la bahía de la Candelaria, en cuyas orillas abundan los mangles y juncos, se encuentra el desagüe del río Faisán Chico. "tiene cerca de dos millas de amplitud; pero está orilleada la bahía de un banco y placer de arena, que saliendo al SE. de la punta NO. una milla, la reduce y estrecha a solo una milla escasa; también de la punta SE. sale este banco o placer, pero solo es a cable y medio, y dentro de la bahía se estrecha mucho con la costa del S., y al contrario sale mucho de la del NO.; el espacio de buen fondo que queda es de milla y tercio en todos sentidos. [...] El brazo de Faisán chico tiene en su barra 3 pies de agua, y la marea sube 2 en todo este golfo del Darién" (Anónimo, 1849, *Derrotero de las Antillas,* p. 233).

77. ABRIGARSE: "Ponerse al abrigo de un cabo, costa o isla". ABRIGO: "El paraje abrigado o defendido de los vientos y de los mares, o del viento y mar reinantes, y aun de las corrientes. Estar al abrigo de la boya: estar fondeado en paraje donde no hay más defensa contra la mar y el viento que la boya del ancla sobre que se está amarrado. Usase también de esta frase en sentido figurado para significar el desamparo en que alguno se halla" (O'scanlan, 1831, p. 5).

78. ANDAR: "La acción de andar ó el movimiento progresivo de un bajel por el agua, en el sentido ó en la dirección de su quilla. Dícese también marcha: y en lo figurado pies y vela" Y en otra acepción: Andar todo: meter todo el timón para arribar. Andar en buena vela" (O'scanlan, 1831, p. 36).

e inundaciones[79] de la culata de él y es navegable por dichas embarcaciones 8 días hasta el pueblo de Murrí y por muchos más en canoas y embarcaciones menores, internándose por las principales provincias del Chocó y Popayán comunicándose a ellas y a las de Antioquia por varios ríos navegables y bien poblados que en él desaguan de los cuales es uno el de San Pablo, por el cual se tiene noticia que a 3 días de navegación del Citará o 9 de Murrí, hay un varadero que llaman arrastradero, por donde en un día pasan una piragua sobre polines al río de San Juan navegable, que desagua en el mar del Sur junto a Barbacoas y poco más arriba hay otro arrastradero igual que llaman de Taró por el río Quito[80].

Arrastraderos para pasar al mar del Sur

Navegación por este río prohibida con pena de la vida

Comercio ilícito que hacen por él los extranjeros muy provechoso

Ciénega y río de Saraquilla

Sus indios afectos a los españoles

Indios de la sierra Tagargona

Ríos Ipetí, Tigre y Coqué[81]

Sin embargo de la comodidad que ofrece este río del Darién para el comercio desde este golfo con las ricas provincias dichas, está prohibida

---

79. ANEGADIZO: "Aplicase al bajo o terreno que cubre el mar en sus crecientes; y a la costa o tierra [...] que por baja se pierde de vista pronto, o que no puede verse sin estar muy próximo a ella. También se dice anegadiza la madera que por ser dé mayor gravedad específica que el agua no flota o se va a fondo" ANEGADO: "Dícese de todo bajo o de cualquier otro objeto cubierto con el agua" (O'scanlan, 1831, p. 37).
80. ARRASTRAR: "Hablando de corrientes, es llevar estas consigo al buque contra todos los esfuerzos que se hacen para impedirlo. También se dice que el viento y la mar lo arrastran, cuando lo impelen adonde no conviene". ARRASTRE: "El acto de llevar efectos arrastrando. En los cortes de maderas, la conducción de estas desde el monte a la orilla del agua" (O'scanlan, 1831, p. 54).
81. Loic Ménanteau (2007, p. 49) asegura que en la orilla del río Tigre residían los indios que habían ocupado algunos terrenos donde hubo presencia de escoceses. Sus actividades eran el cultivo del cacao y la pesca de carey al noroeste del golfo. En el mapa 17 (de autoría de Antonio de la Torre y Miranda) del cuadernillo cartográfico de la presente edición se aprecia el río Tigre dentro del golfo y también la denominada ciénaga del Tigre.

con pena de la vida toda navegación por él, tal vez por estar el golfo despoblado y no tener guardada su boca; pero no obstante los ingleses y holandeses se han aprovechado mucho de él, teniendo embarcaciones grandes, abrigadas y seguras en la bahía de la Candelaria y conduciendo en balandras y goletas menores sus ropas y demás géneros por este brazo y río principal, como entre otras se sabe lo ejecutaron el año de 1730 cuatro embarcaciones holandesas que estuvieron fondeadas en dicha bahía cinco meses y medio, en cuyo tiempo con una balandrita de 6 cañones y las piraguas de las otras hicieron 7 viajes río arriba hasta media legua más abajo de la vigía: pero el gobernador del Chocó luego que penetró este trato, lo celó e impidió de suerte que no pudiendo bajar por entonces los contrabandistas, se retiraron las embarcaciones sacando más de doce arrobas y media de oro de este comercio, el que han continuado después los ingleses Pargón, Dartos, Tarbot y el holandés Blas, haciendo frecuentes viajes en estos últimos años, como también la fragata holandesa del capitán Cornelio y otras embarcaciones menores[82].

A pocas leguas de esta bahía río arriba se encuentra a la falda de la sierra Tagargona un caño que va a salir a la gran ciénega de Saraquilla, en la cual desagua el río de este nombre, a cuyas orillas está el pueblo de Saraquilla, que tendrá hasta 50 indios de armas, gentiles pero afectos a la nación española y fáciles de reducirse.

En la cumbre de la sierra Tagargona hay un pueblo de indios gentiles de cosa de 40 igualmente afectos a los españoles y fáciles de reducirse. En los ríos Ipetí, Tigre y Coqué que desaguan en la ciénega y caño había hasta unos 30 indios los cuales se han reducido a una población en la jurisdicción del Chocó.

82. FRAGATA: "Buque de cruz y de tres palos, menor que el navío, del cual se diferencia en esto y en que solo tiene un puente ó batería corrida, que es la del combés. Las hay de guerra y mercantes, y en lo antiguo, según Veit se construían hasta de solas doscientas toneladas, o se denominaban así ciertas embarcaciones de este porte. Los africanos llaman a este buque carabela" (O'scanlan, 1831, p. 283).

Camino de tierra a Panamá

Pesca en la ciénega de Saraquilla

Una mina de oro buena

Otra mejor en río Coqué

Calidad de esta tierra

Esperanza de que dé trigo

A pocas horas de camino del Saraquilla se sube al pueblo de Tapalisa que tendrá hasta 30 indios y este es el camino por donde se han conducido pliegos de Cartagena a Panamá en tiempo de guerra trayéndolos por el río del Sinú y camino dicho del río Caimán.

La expresada ciénega es muy abundante de manatíes y de otros muchos peces y hay allí una mina de oro muy rica, según los prácticos, que no se ha trabajado; pero en Arroyo Coqué hay otra más abundante que labraban años pasados los españoles que fueron muertos por los indios y un mulato nombrado Marcos que vive aún en el Chocó. En el río Tigre hay también otra buena mina de oro que no se ha trabajado. La tierra de las inmediaciones de Saraquilla y los ríos Ipetí, Tigre y Coqué es a propósito para plantaciones y hay ahora más de 1500 pies de cacao disperso y mucha abundancia de cedros y de todo género de maderas. Es tierra de temperamento algo frío y que se cree dará trigo en los llanos que están al pie de la sierra.

Jueves 12 de febrero

Vuelta al río Caimán

Diligencia de llamar al cacique y su respuesta

Por ser la costa que sigue de Tarena a cabo Tiburón tan brava en este tiempo de brisas que no puede atracarse a ella sin riesgo para continuar el mapa, se resolvió reservarlo para hacerlo desde el jabeque a distancia competente a nuestra salida del golfo para Cartagena, *demarcando los puntos*[83] principales desde él, por lo que este día al amanecer nos leva-

83. MARCACIÓN: "La acción y efecto de marcar en cuanto la línea de dirección a que demora un objeto, o el ángulo que ella forma con otra dada o con un rumbo determinado. En ambos sentidos se dice también demarcación". "Se llama marcación la operación de señalar los árboles que se han de cortar; lo que se ejecuta haciendo a cada uno una marca convencional con un hierro construido al propósito" (O'scanlan, 1831, p. 358).

mos para ir a río Caimán a reconocer nuevamente aquel terreno y sacar su plano particular, por no haber hallado hasta ahora en todo lo que se ha andado terreno más a propósito para colocar el fuerte arreglado a la real orden que el de dicho río, a cuya rada llegamos a medio día y por estar la mar alterada no bajamos a tierra y se despachó la canoíta a avisar al cacique de nuestra venida, de que enterado ofreció venir al día siguiente a bordo, habiendo dicho también que este mismo día se habían ido de aquí dos canoas de indios de la costa de Calidonia[84].

Viernes 13 de febrero

Viene el cacique a bordo

Indios que han estado aquí de la costa a coger cacao

Y a solicitar estos indios contra los españoles

Maquinación de dichos indios de la costa contra los expresados españoles por el año pasado

Solicitud en que están ahora contra los mismos

Recelos de este cacique por sí y sus indios

Indios coligados por el año pasado contra los españoles

Todos tienen patentes inglesas

Ocurren indios de Caimán al jabeque a vender frutos

Este día no bajamos a tierra por esperar al cacique, que con efecto vino a cosa de las 10 de la mañana; se le agasajó y se confirmó en él la sinceridad de afecto y buena intención que tiene manifestada antes:

84. CANOA: “Embarcación menor construida de una sola pieza o tronco de árbol, de que hacen mucho uso en América; cala muy poco y se boga en ella con canaletes. Sin embargo, las hay capaces de llevar más de cincuenta hombres, y son ligerísimas, particularmente manejadas por los indios, que tienen suma destreza en ello. Vulgar e indistintamente se la llama también piragua, más véanse en esta voz las diferencias que se reconocen entre ambas denominaciones, o entre los objetos representados por ellas. Canoa. Canoa de quilla: bote muy largo y de poca manga, semejante a la canoa, que boga con remos de punta y usa de timón. Sirve a las embarcaciones balleneras y a algunas de guerra” PIRAGUA: “Barco de una pieza, cuadrado con los extremos como artesa, más alto que la canoa, añadidos los bordes con cañas, y betunado, y no chato como la canoa, sino con quilla” (O’scanlan, 1831, p. 506).

Dijo que ayer se fueron de este río dos piraguas de indios, una con 3 hombres de la Calidonia y otra con otros 3 de Gandí, los cuales vinieron a cargar de cacao, como lo han ejecutado, y que procuraron atraer a estos indios de Caimán a que se junten con ellos contra los españoles, a lo cual se han negado, por lo que dichos cacique y sus indios recelan mucho que los de la costa hagan alguna empresa contra los españoles, por el Real de Santa María o alguna otra parte, pues ahora un año solicitaron los mismos de la costa a estos para ir contra dicho Real de Santa María, Tarabía, el Chocó o el río del Sinú y contra toda embarcación española que viniera a estas cosas a que también se resistieron; y si entonces no lo efectuaron cree que ahora no lo dejarán de hacer según la solicitud en que para ello andan y lo acredita el que ya han empezado a poner en ejecución sus designios pues los de Gandí se apoderaron de la goletilla española que ha dicho pasó a aquel puerto a tratar de paz, como lo había estado haciendo por esta costa, matando sin motivo alguno a toda su gente. El mismo temor y desconfianza manifiesta este cacique por sí y sus indios, temiendo que los de la costa vengan a matarlos por no haberse ligado con ellos contra los españoles antes sí tratado de paz con nosotros, por lo que ha rogado encarecidamente se les ampare y proteja prontamente, haciendo las mayores protestas de fidelidad al Rey y demostraciones de afecto a la nación.

Preguntado quiénes fueron los que por el año pasado se quisieron juntar contra los españoles, respondió que todos los capitanes de la costa, a excepción del capitán Ramón del río Mosquitos, que se opuso a ello diciendo que no quería hacer daño alguno a los españoles y que no sabe si concurrió o no a la liga el capitán Josseph de Navagandí pero que este y todos los demás han recibido patentes inglesas, la cual también daban a este cacique y no la quiso recibir como tampoco el capitán de río Turbo llamado Conchicuate.

Este día vinieron al jabeque otras dos canoas con varios indios y indias a vender algún cacao y plátanos que se les compraron y se les procuró agasajar, de que fueron muy contentos y satisfechos manifestando todos mucho afecto a la nación española.

Sábado 14 de febrero

Reconocimiento del terreno y curso del río Caimán[85]
y principio de su plano particular de este terreno
Solicítase piedra

Al amanecer bajamos a tierra con un indio, que para práctico nos dio el cacique para reconocer todo el terreno y curso del río lo que ejecutamos y se comenzó a sacar el plano particular de ello y a buscar por este territorio o sus inmediaciones piedra a propósito para obras de mampostería ordinaria y para hacer cal y sólo se halló en el cerro de San Carlos alguna piedra asperón y otras como las de Urabá, pero en poca cantidad.

Domingo 15 de febrero

Conclúyese el plano

Después de misa bajamos a tierra a continuar el plano particular del terreno y río de Caimán que se concluyó este día, habiéndolo sacado con varias intersecaciones[86] y con algunas medidas prudenciales, por no ser fácil ejecutarlo con operaciones geométricas de la mayor precisión, así por ser el monte cerrado, muy alto y espacioso, que haría de mucho costo y dilación su limpia y desmonte, como porque estando tan receloso este cacique de los indios de la costa de Calidonia, que le espían y le han amenazado de matarle si consiente establecimiento de españoles aquí, sería dejarle a él y su gente muy expuesta a la crueldad de aquellos que inferirían del desmonte las ideas que sospechan de fundación en este país; no se halló otra piedra, aunque se buscó que la que queda dicha en el día de ayer[87].

---

85. RECONOCIMIENTO: "En acepción común se dice de cualquiera de las acciones explicadas por el verbo reconocer. Así son usuales las expresiones de reconocimiento de la tierra, reconocimiento de embarcaciones (aunque este último se entiende también del que se practica en los puertos a la entrada de las embarcaciones)" (O'scanlan, 1831, p. 456).
86. Dada la acepción usada aquí, aplicada al diseño de planos, podemos pensar que la palabra se asimila a "intersecciones".
87. Los estudios geomorfológicos actuales anotan que los suelos del golfo de Urabá son predominantemente arenosos en el sector al norte de la línea imaginaria trazada entre la punta Yerbasal y la punta Caimán y esto se puede generalizar para gran parte de la bahía Colombia (DIMAR, 2020).

Lunes 16 de febrero

Diligencia de buscar piedra para cal

Hállase

Al amanecer bajamos a tierra para solicitar piedra a propósito por no haberse podido encontrar, aun sin embargo de las repetidas diligencias que en su solicitud se han hecho y que la que los indios han manifestado es barrosa y de poca consistencia y habiendo penetrado en algunas partes del monte, y en varios cerritos de este territorio, se halló finalmente en un cerro distante cosa de media legua del puerto en el paraje que se marca en su plano /que es junto a la hacienda de Mr. Martiniere / cantidad de piedra a propósito para obras de mampostería ordinaria y para hacer cal de mediana calidad que podrá servir bien para la construcción del fuerte, si no se hallase otra mejor como se espera encontrar al tiempo de ella en que podrá penetrarse más el monte, con lo cual por tener ya concluido el plano y examen del terreno y tomado todas las noticias que han parecido conducentes a dar conocimiento de este país, nos volvimos a bordo para regresarnos a Cartagena, continuando en nuestro viaje desde el jabeque el mapa restante de la costa del Oeste, demarcando los puntos principales desde él.

Martes 17 de febrero

Continuación del mapa general hasta la punta de Cuipachucuna

Río Tarena

Su tierra y cacahuales

Indios que le habitan

Mina de oro

Río Chico, su tierra y cacahuales

Palo de tinta amarilla

Al amanecer nos levamos y a las 5½ de la tarde dimos fondo al abrigo de la punta de Arenas del Sur habiendo reconocido y levantado el mapa de la costa que sigue desde la boca principal del río Darién, Chocó o Atrato, hasta Cuipachucuna, o Cueva del Polvo[88].

88. El origen del nombre tiene muy seguramente que ver con lo que descrito en el *Derrotero* de DIMAR (2020), el cual indica que, “desde punta Arboletes

En este intermedio están los ríos Tarena, Chico, Tirgandí, Sartí, la punta de Buenavista, río Ocobonaque que sale a las dos playas y tres arroyuelos.

El río Tarena es caudaloso por las aguas que recoge entre la cordillera de la sierra Tagargona y los cerros que van costeando el mar; es navegable en todo tiempo para piraguas y se interna algunas leguas tierra dentro[89]. En sus inmediaciones tiene tierra buena para plantaciones y en él se hallan hasta 9200 pies de cacao plantados por los franceses que allí habitaban.

Ahora viven en él unos diez indios. Cerca de la boca de este río hay una buena mina de oro que empezaron a labrar años pasados algunos españoles que fueron muertos por los indios.

El río Chico tiene agua para entrar barquetas por él en todo el año, pero sólo hasta distancia de media legua; tiene a sus orillas buena tierra para plantaciones y hay hasta 2300 pies de cacao de un francés y un español que habitaban allí. Hay también palo de tinta amarilla, que llaman naranjuelo, como en toda la costa que sigue desde aquí hasta la punta de San Blas de que los extranjeros vienen con frecuencia a cargar. Hay ahora en este río unos 20 indios de armas afectos a los españoles.

Indios de este río Tirgandí

Población española nombrada San Bartolomé el viejo

Diligencia de un capitán inglés

Río Sartí, su tierra y cacahuales

Río Ocobonaque, su tierra y cacahuales

Vive en él un indio

El río Tirgandí es mediano y aunque tiene alguna agua siempre, sólo es navegable a barquetas en invierno. La tierra de sus inmediaciones es buena para plantaciones.

---

hasta punta Arenas existe una unidad geomorfológica conformada por una terraza marina de altura variable, es decir, es una costa acantilada, y más hacia la sur pasa a ser un llano costero con la presencia de playas arenosas..

89. Del río Tarena, Fidalgo anota en su Derrotero (1805) que "es caudaloso y sus aguas negras o de color de fango, por el que arrastran de las ciénagas por donde pasa que se hacen notar entre las del golfo. La costa que media entre dichos puntos es también muy baja con playa seguida y mangles en ella, y poco al Oeste de la boca del río de Tarena principian las tierras altas de la costa occidental" (p. 198).

A media legua de su entrada tiene a una y otra orilla ruinas de casas antiguas de barro y piedra de una población de españoles de que hay tradición se llamaba San Bartolomé el Viejo; y junto a este río es también el paraje donde el año de 1698 arboló la bandera inglesa el capitán Long, de consentimiento de los indios según se reconoce de un mapa inserto en un libro inglés de mapas y descripciones de costas intitulado *El piloto inglés*.

El río Sartí es pequeño pero tiene todo el año agua para beber. Hay en él buena tierra para plantaciones y 1000 pies de cacao de 2 franceses que allí vivieron.

Inmediato a este río de la parte del Norte hay un puertecito y otro de la parte del Sur.

El río Ocobonaque es pequeño, pero da agua para beber todo el año: la tierra de sus orillas es buena para plantaciones y hay 3300 pies de cacao de dos franceses que lo habitaban. Ahora vive un indio en este río.

Miércoles 18 de febrero

Continuación del mapa hasta Cabo Tiburón

Río Ogandí, su tierra y cacahuales

Ríos Chugandí y Chuetí

Río Estola, su tierra y cacahuales

Sus indios

Sierras de Estola

Indios que viven en ellas

Río Gandí

Al amanecer nos levamos en prosecución de nuestro viaje y reconocimos y levantamos el mapa de la costa que sigue desde Cuipachucuna, a Cabo Tiburón en que están los ríos Ogandí, Chugandí, Chuetí, Estola, Gandí y Pinololo[90].

90. Dentro del apartado de las generalidades de la costa, que va desde la punta de Arboletes a cabo Tiburón, el *Derrotero* de DIMAR (2020) señala que se trata de una zona conformada por cordones montañosos y rocosos y en el extremo suroccidental de esta zona es donde se inicia la formación del golfo de Urabá, el cual presenta una configuración principalmente rocosa y de manglar.

El río Ogandí es chico, pero tiene agua para beber todo el año y buena tierra para plantaciones. Hay en él 2800 pies de cacao de tres franceses que lo habitaban y ahora vive solo un indio en este río.

Los ríos Chugandí y Chuetí tienen agua todo el año para beber y buena tierra para plantaciones.

El río Estola es navegable en todo tiempo para barquetas y piraguas. Tiene buena tierra para plantaciones y hay 3500 pies de cacao de 3 franceses que allí vivían. Hay ahora en este río 12 indios de armas.

En las sierras de Estola a distancia de dos días de camino de esta costa hay un pueblo de cosa de 60 indios gentiles que llaman tiragones, que eran los antiguos habitadores de la costa desde San Blas al río Tarena, de donde fueron echados por los indios de la costa de la Mar del Sur, fugitivos que se pasaron a esta.

El río Gandí es caudaloso y en todo tiempo pueden entrar por él lanchas y subir cosa de 3 leguas. Tiene buena tierra para plantaciones y hay a sus orillas 9900 pies de cacao de 8 franceses que allí vivían[91].

Su tierra y cacahuales

Sus indios y su capitán

Aquí fue asesinada la goleta española

Río Pinololo

Dos puertos pequeños

Salida del golfo para Cartagena

Hay en este río unos 25 o 30 hombres con los que pasaron a él con el cacique del río Banana y el de Gandí se llama Gregorio. Estos indios son los que habrá dos meses poco más o menos que asesinaron al capitán y tripulación de una goleta española que vino con licencia de Cartagena a comerciar en este golfo[92].

---

91. El *Derrotero de las Antillas* llama la atención sobre los ríos Gandi y Estora y las barras de sus desembocaduras. También habla de la ensenada de Gandi, la Punta de Gandi y un cerro con “cumbre aguda” llamado cerro de Gandi, al Oeste de la ensenada del mismo nombre (Anónimo, 1849, *Derrotero de las Antillas,* p. 234).

92. La opinión de Arévalo que le merece este asesinato se extiende en su *Compendiosa Relación de la Provincia del Darién* (1763) del siguiente modo: “Los indios de la parte occidental: como son los de Gandí, Caledonia, Sabanuy […] y Bayano, al sur, que se comunican entre sí por varios breves caminos que les ofrece su traficado terreno del Istmo, todos son

El río Pinololo es chico, pero tiene agua para beber todo el año y buena tierra para plantaciones. Junto a él hay al abrigo de un cayo un puertecito para embarcaciones menores y al Suroeste de cabo Tiburón hay otro también pequeño / en el cual no caben dos jabeques / y con marejada de Nordeste no hay abrigo; está todo circuido de montañas de las cuales sale un río perenne. Hay algunas tierras detrás del cabo inmediatas a él a media milla a propósito para hacer rozas. Toda esta costa es brava en tiempo de brisas.

A cosa de medio día atravesamos y montamos la punta de Caribana y navegamos toda la tarde y la noche en demanda de la isla Fuerte pasando a la vista del río Damaquiel distante 4 leguas de la punta de Caribana en la costa que sigue para el río del Sinú.

Río Damaquiel

Tierra de esta costa

Dicho río Damaquiel es caudaloso, pero en tiempo de brisas aunque mantiene su boca abierta no se puede entrar por la mucha mar que hay en ella pero en tiempo de Sures, que está la mar *en bonanza*[93], se puede subir en piraguas 10 días río arriba hasta Tuarequi.

Toda esta tierra se descubrió y reconoció ser llana por muchas leguas con algunos cerritos pequeños que la hacen de una vista agradable y es buena para plantaciones. Por estos llanos se cree puede hacerse camino más breve desde el río Caimán al del Sinú, que por Suraba, Tuarequi y Guaraguay.

muy crueles y tiranos; acaso también por los influjos que les comunican nuestros cautelosos enemigos extranjeros, situados por las costas de Las Mulatas, persuadiéndoles, que los españoles por vía de religión son unos usurpadores de la libertad de los hombres y por tanto de algunos años a esta parte, no tan solamente resisten nuestra amistad con tanto / empeño sino que por todos los medios posibles procuran con unanimidad nuestro exterminio" (p. 49).

93. BONANZA: "Serenidad, suavidad, tranquilidad del tiempo, mar y viento. Antiguamente se decía abonanza, según la Academia y a veces suele usarse como equivalente de caída, callada, calma y quedada. V. estas voces. Cualquiera intermisión en el viento y mar reinantes. En este caso se dice también callada" (O'scanlan, 1831, p. 101).

Jueves 19 de febrero

Continuación del viaje para Cartagena

Habiendo navegado toda la noche antecedente nos hallamos al amanecer sobre la isla de la Tortuguilla y continuamos nuestro viaje hasta las 4½ de la tarde, que llegamos a isla Fuerte y dimos fondo al abrigo de ella por la parte del sur.

Viernes 20 de febrero

Ídem

A las 2 de la tarde nos levamos de isla Fuerte y fuimos a cosa de las 7 de la noche a dar fondo en la bahía de Sispata en las bocas del río del Sinú.

Sábado 21 de febrero

Todo este día nos mantuvimos en esta bahía de Sispata, porque el jabeque estuvo haciendo aguada en el río del Sinú[94].

94. AGUADA: "Provisión de agua dulce que llevan los buques para su consumo. Sarmiento la llama también aguage. Sitio oportuno en tierra para coger agua potable y conducirla á bordo" (O'scanlan, 1831, p. 16). Según el *Diccionario español de la lengua franca marinera* (Fondevila, 2011): AGUADA "1- Provisión de agua dulce que llevan las embarcaciones para consumo. [Lorenzo, 1864], «Víveres y Aguada: Que corresponden a 40 días para las citadas plazas». [Buques/Estados, AMB], 2. Lugar apropiado en la costa para rellenar la pipería" [Lorenzo, 1864]. [...] 3. *Refrescar la aguada. Hacer nuevo acopio de esta, retirando la anterior.* «costeé las salinas y fui a Puerto Solimán a refrescar la aguada, donde quiso mi desgracia que pasasen a la Meca, donde está el cuerpo de Mahoma, gran cantidad de moros, los cuales me hicieron una emboscada alrededor de un pozo donde había de ir a por agua» [Contreras, 1956]. 4. Hacer aguada. Llenar en tierra los barriles y cuarterolas en los que se conduce el agua dulce a bordo [Lorenzo, 1864]. «*Para el servicio de esta Galera, serán menester 17 Esclavos... los quales an de saltar en tierra con buena Guardia a hazer el aguada y leña*». [F. de Navarrete, MNM]". Y: "Aguaje. Lo mismo que aguada. Ejm. «*podía estar segura la armada enemiga, y que la suya tenía gran falta de agua determino quedarle allí a donde hizo aguaje toda ella* (Bauer)" (Fondevila, 2011, p. 47).

Domingo 22 de febrero

Ídem

Después de misa nos levamos y fuimos a dar fondo a las cuatro de la tarde a la isla de Palma una de las de San Bernardo.

Lunes 23 de febrero

Ídem

Al amanecer nos levamos y por ser el viento contrario dimos fondo frente del majagual cerca de la punta de Tigua.

Martes 24 de febrero

Ídem

Al amanecer nos levamos y siguiendo nuestro viaje todo el día fuimos a la noche a dar fondo a la punta del platanal en la isla de Barú.

Miércoles 25 de febrero

Ídem

Al amanecer nos levamos y continuamos navegando para Cartagena todo el día y la noche.

Jueves 26 de febrero

Llegada a la canal de Bocachica

Entrada en Cartagena

Experiencia de cal

A las cinco de la mañana de este día, habiendo navegado toda la noche entramos en la canal de Bocachica y dimos fondo en frente del fuerte de San Fernando.

Nos embarcamos en el bote a las ocho de la mañana y a las doce del día llegamos a esta ciudad.

Nota: Que de la piedra que se expresa haber en el cerrito del río Caimán y se refiere en el día diez y seis de febrero, se trajo alguna, la

cual se ha calcinado y experimentado fragua bien con la piedra, ladrillo y teja y es más desecante que la de esta plaza[95].

Nota final:

"Nota: que los franceses y demás dueños de estos cacahuales, los más han muerto y retirádose a sus colonias, por lo que sus haciendas podrán repartirse a los que vengan a establecerse en esta provincia con lo que se logrará su pronto fomento".

Firma:

Cartagena de Indias a 31 de marzo de 1761 años.

95. En ese momento el documento da paso a dos listados, a manera de tablas, titulados: "Resumen de indios generales que se hallan en las rancherías y pueblos del istmo y golfo del Darién según varias relaciones que han dado de ellos los diferentes sujetos que se refieren" y "Extracto de los cacahuales existentes en el Golfo del Darién y Costa del oeste de él hasta el puerto de Calidonia plantados por los franceses habitantes allí desde el año de 1743 en adelante".

Notas complementarias

Nota uno

Transcripción de la hoja de servicios del ingeniero Antonio de Arévalo y Porras.

Folio titulado "Comisiones y encargos en que ha estado empleado y parajes donde ha servido, así en paz como en guerra, los siguientes datos con las fechas de los despachos para el cumplimiento del cargo": Don Antonio de Arévalo sirve con los empleos que abajo se expresan. En 1736, cadete ingeniero voluntario; en 1740 ayudante de ingeniero, en 1746 subteniente; en 1748 teniente e ingeniero extraordinario, ordinario; en 1749, ingeniero en segundo y capitán en 1749; en 1756 teniente coronel, 1768; también ingeniero en jefe 1768; ingeniero director en 1775; en 1775 brigadier; en 1785 mariscal de campo y teniente general. También enlista el tiempo que sirvió en cada empleo hasta 1781, fecha del documento, de este modo: de cadete 3 años y 5 meses y 27 días; de alférez 1 año 7 meses y 23 días; De teniente 7 años 3 meses y 15 días; de capitán 7 años 6 meses y 29 días; de teniente coronel 4 años 4 meses y 12 días; de coronel 13 años 11 meses y 18 días; de brigadier 10 años 10 meses y 21 días; de mariscal de campo 1 año y 9 días; de ingeniero delineador 1 año 3 meses y 10 días; de extraordinario 4 meses y 13 días; de ordinario 7 años 3 meses y 15 días; en segundo 11 años 11 meses y 7 días; en jefe 14 años 1 mes y 1 día; de director 11 años 9 meses y 17 días". "Sirvió de cadete en el Regimiento Fijo de Orán, donde estudió las matemáticas y creado ingeniero delineador pasó a Cádiz, en marzo de 1741, fue nombrado para la expedición de Italia. En 6 de febrero de 1742 se embarcó para Cartagena de Indias. Sirvió a la artillería en el combate que tuvieron los navíos del mando del capitán de fragata Don Joseph Iturriaga, con los ingleses, a la vista de Puerto Rico, en 12 de abril del mismo año y habiendo desembarcado en otro puerto, levantó el plano de la plaza y el del sondeo de su bahía. A su arribo a tierra firme, acompañó al ingeniero director Don Juan Mac-Evan en la visita de las plazas de la Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo, levantando sus planos. Desde el año de 57 tiene la dirección de fortificaciones de Cartagena de Indias y desde entonces ha concluido las obras de Bocachica y puesto en ejecución el proyecto que hizo para cerrar a Bocagrande. Practicó el reconocimiento del istmo y golfo del

Darién, formando su descripción, mapa oral y otros particulares con el proyecto de poblar aquella provincia. En el año de 84 se le confió el mando de una expedición contra los indios rebeldes de aquella costa, cuyo éxito logró felizmente estableciendo varios fuertes para la defensa. Total del tiempo que ha servido: 50 años y 3 meses. Circunstancias que concurren en el expresado Don Antonio Arévalo así, personales, como en su nacimiento etc. Patria: la Villa de Arévalo. Edad: 71 años en fin de diciembre de 1786. Calidad: Noble. Estado: Casado. Talentos: Buenos. Aplicación: Buena. Inteligencia en la teoría: Buena. Inteligencia en la práctica: Buena. Puntualidad en servir: Correcto. Valor: Conocido. Detalle: Bueno. Salud: Algo quebrantada. Costumbres: Buenas. Aptitud para el cuerpo: Buena para mando. No ha usado Real Licencia. Madrid, 1 de enero de 1787"[96].

Nota dos

Transcripción de la lista de actividades de Antonio de Arévalo y Porras de la obra *Los ingenieros militares en España siglo XVIII*.

"Las primeras obras son en la ciudad de Cartagena a saber: en 1751 hace el plano del estado de los cimientos de la batería San José; en 1753 traza el perfil del fuerte de San Fernando; en 1756 realiza cuatro planos del muelle de estacas de la bahía; en 1758 los planos de un muelle para carenar y en 1759, el plano del canal de Bocachica; en 1761 realiza el mapa general de la costa entre las plazas de Cartagena, Portobelo, Panamá y golfo de San Miguel. Para ese mismo año, se enumeran diversas obras fuera de Cartagena como la proyección del Fuerte de San Carlos en la desembocadura del río Caimán, el mapa general del golfo de Darién, otro de la región comprendida entre Panamá y Cartagena, el plano de la bahía de Candelaria y un proyecto de una casa fuerte para vigía en el cerro de San Carlos. De nuevo en Cartagena en 1763, hace el plano del canal de Bocachica y el plano, perfiles y elevaciones del castillo de San Felipe; en 1764 proyecta el hospital de San Lázaro y también el plano de Santa Marta; en 1766 levanta el mapa de las provincias de Sta. Marta y Cartagena de Indias y el plano y perfiles del muelle de pilotaje. En 1769, como coordinador de infantería se encarga de las obras de la plaza de Cartagena donde hace el

96. Documento del Archivo Histórico de Simancas, Hojas de Servicio, refs. SGU 5837-001_0011 y SGU 5837-001_0010. Transcripción de Nara Fuentes.

plano del castillo de San Felipe, un plano del malecón y levanta planos de sitios y parajes de la ciudad, así como de la de Santa Marta y de la jurisdicción de Mompox. En 1770, como ingeniero en jefe realiza un reconocimiento en la entrada de Boca Grande junto al ingeniero Narváez. En 1771 vuelva a levantar planos del Malecón y de la costa entre Cartagena y Portobelo y la de Panamá y golfo de San Miguel. Entre 1772 y 1773 traza tres planos parciales de la puerta de la Media Luna y el 'Mapa general de la Provincia de Indios Guajiros que llaman del Hacha'. Al año siguiente hace los planos del malecón para la abertura de Bocagrande y en 1776, el mapa general de la provincia de el Hacha; entre 1777 y 1778, el plano y detalles del malecón de la abertura de Bocagrande cuyas obras de drenaje dirige, los planos del castillo de San Felipe de Barajas, batería de San Sebastián y batería de San José en la costa Sur del canal de Bocachica y de las escolleras en Bocagrande. Al año siguiente, hace el plano del puerto de San Fernando situado en el costado del Norte del canal de Bocachica y el plano de la bahía Honda entre el cabo de Vela y de Chichibacoa, el plano parcial de Cartagena y el plano de castillo de San Lorenzo de Chagre. En 1780, los planos y perfiles que manifiesta el estado de defensa de Cartagena y el plano del canal de Pasacaballos; en 1783, el plano y perfiles del hornabeque de Palo Alto y de la fortificación de Media Luna y en 1784, el plano general del Malecón. Para1781 plano de un trecho del río de Chocó llamado de San Juan que desemboca en el golfo del Darién. En 1788 elabora el plano de la batería del Ángel en San Fernando y de las obras ejecutadas en Cartagena de Indias; al año siguiente, traza el plano de las obras a ejecutar en Cartagena de Indias. También data de 1788 el 'Mapa particular del golfo e istmo de Darién, para la inteligencia de las nuevas fundaciones hechas en la costa del mar del norte y por la parte del mar del sur, para la contención de los indios e impedirles comercio con extranjeros y para dar conocimiento del camino que debe abrirse comunicándose el establecimiento de la Carolina situado en la costa del mar del Norte'. Tres años después, en 1791 ya en Cartagena como mariscal de campo e ingeniero director en Cartagena fue el jefe de las Reales Obras de Fortificación; trazó el plano y perfiles de parte del recinto de la muralla real de la ciudad, un nuevo plano del castillo de San Lorenzo de Chagres; un plano de la plaza de Panamá. En 1794, los planos del antiguo canal llamado El Dique y de la población de Barranca. En 1797 hace el plano de Portobelo y el plano topográfico del dique de Barranca, entre Cartagena y el río Magdalena; en 1798,

levanta plano y perfiles del frente de fortificación, en el arrabal de Getsemaní, y, entre otros, el plano de la nueva fortaleza de San Carlos proyectada para el cerro de San Lázaro de Cartagena y el plano particular del castillo de San Felipe de Barajas" (Capel et al, 1983).

Bibliografía

Anónimo. *(1849). Derrotero de las Antillas, de las costas de tierra firme y de los Estados Unidos del Norte de América,* Madrid: Editorial Imprenta Nacional.

Capel, Horacio; Lourdes García; Omar Moncada; Frances Olivé; Santiago Rodríguez; Joan-Eugeni Sánchez y Rosa Tello. *(1983). Los ingenieros militares en España siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona: Ediciones de la Universidad de Barcelona, Catedra de Geografía Humana.

De Arévalo, Antonio. *(1761)*. "Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién", Madrid: Biblioteca de la Real Academia de la Historia Madrid, ref. 9/6271(1). 88 folios.

De Arévalo, Antonio. *(1763) 2014*. "Compendiosa Relación de la Provincia del Darién". Documento original del Archivo del Servicio Histórico de Madrid, ref. rollo 57. Transcripción de Carl Langebaek. *Boletín de Arqueología de la FIAN,* volumen 4, número 1, pp. 41-50.

De Arévalo, Antonio. *(1774)*. "Plano de la costa de Tierra Firme que comprende desde Santa Marta hasta la punta Hicacos, con la entera descripción de los ríos de la Magdalena y Sinú". Servicio Geográfico del Ejército de Madrid.

De Arévalo, Antonio. *(1774)*. "Descripción y discursos sobre las Provincias de los indios Guaxiros del Río del Hacha para la inteligencia de su situación, población y frutos". Archivo Histórico Militar de Madrid, ref. 5-2-5-15.

Dirección General Marítima Autoridad Marítima, DIMAR. *(2020). Derrotero de las costas y áreas insulares del Caribe colombiano,* Bogotá: Dirección General Marítima Autoridad Marítima y Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH)-Colombia, tomo l.

Fidalgo, Joaquín Francisco. *(1805) 1891*. "Golfo de Urabá o del Darién del Norte." En: *Derrotero de las costas de la América Septentrional que explica las cartas esféricas de las costas de la Guajira y provincias del Río de la Hacha, Santa Marta, Cartagena de Indias, Darién del Norte y Portobelo.* Expedición Fidalgo, en: *Colección de documentos inéditos sobre la Geografía e Historia de Colombia* de Antonio Cuervo, Sección 1, Geografía y viajes, tomo I, Costa

Atlántica. Impresión dirigida y revisada por Francisco Vergara, Bogotá: Imprenta de vapor de Zalamea hermanos.

Fidalgo, Joaquín Francisco. *(1805) 2011. Derrotero de la Expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810)*. Edición facsimilar; editado por Camilo Domínguez Ossa, Hernando Salcedo Fidalgo y Luisa Martín-Merás Verdejo, Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Fondevila Silva, Pedro. *(2011). Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea,* Murcia: Fundación Séneca; Agencia de Ciencia y Tecnología de la Región de Murcia.

Forn Álvarez, Hernán. *(2004). Léxico marinero: diccionario náutico ilustrado.* Buenos Aires: Editorial Letemendia Casa Editora.

Fuentes Crispín, Nara. *(2014). Atlas Histórico Marítimo de Colombia siglos XVI a XVII*, Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, Editorial Entrelibros.

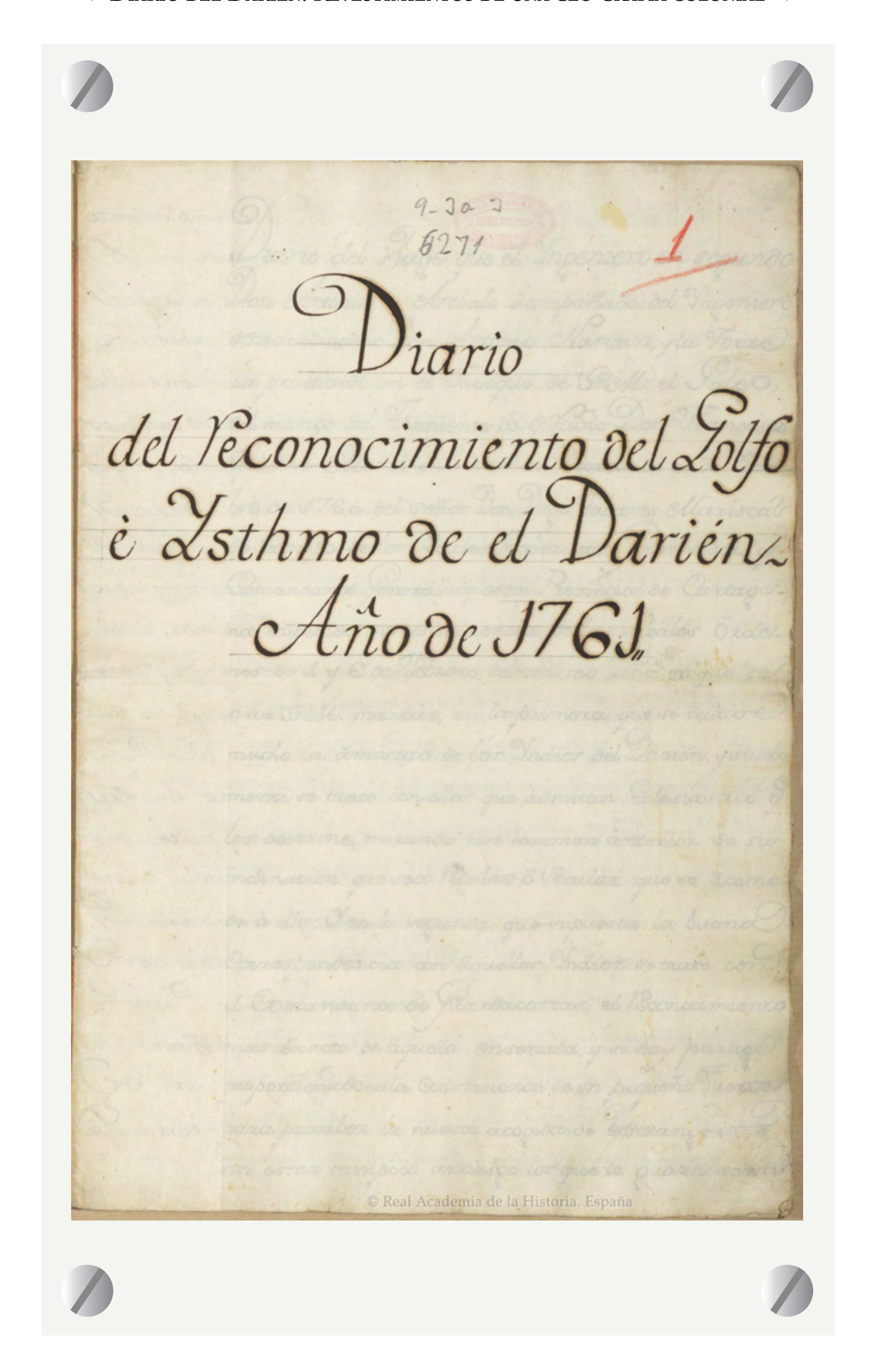
Fuentes Crispín, Nara. *(2022). Nuevo Atlas histórico marítimo de Colombia, siglos XVI a XVIII*, Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

O'scanlan, Timoteo. *(1831). Diccionario Marítimo Español,* Madrid: Imprenta Nacional de España.

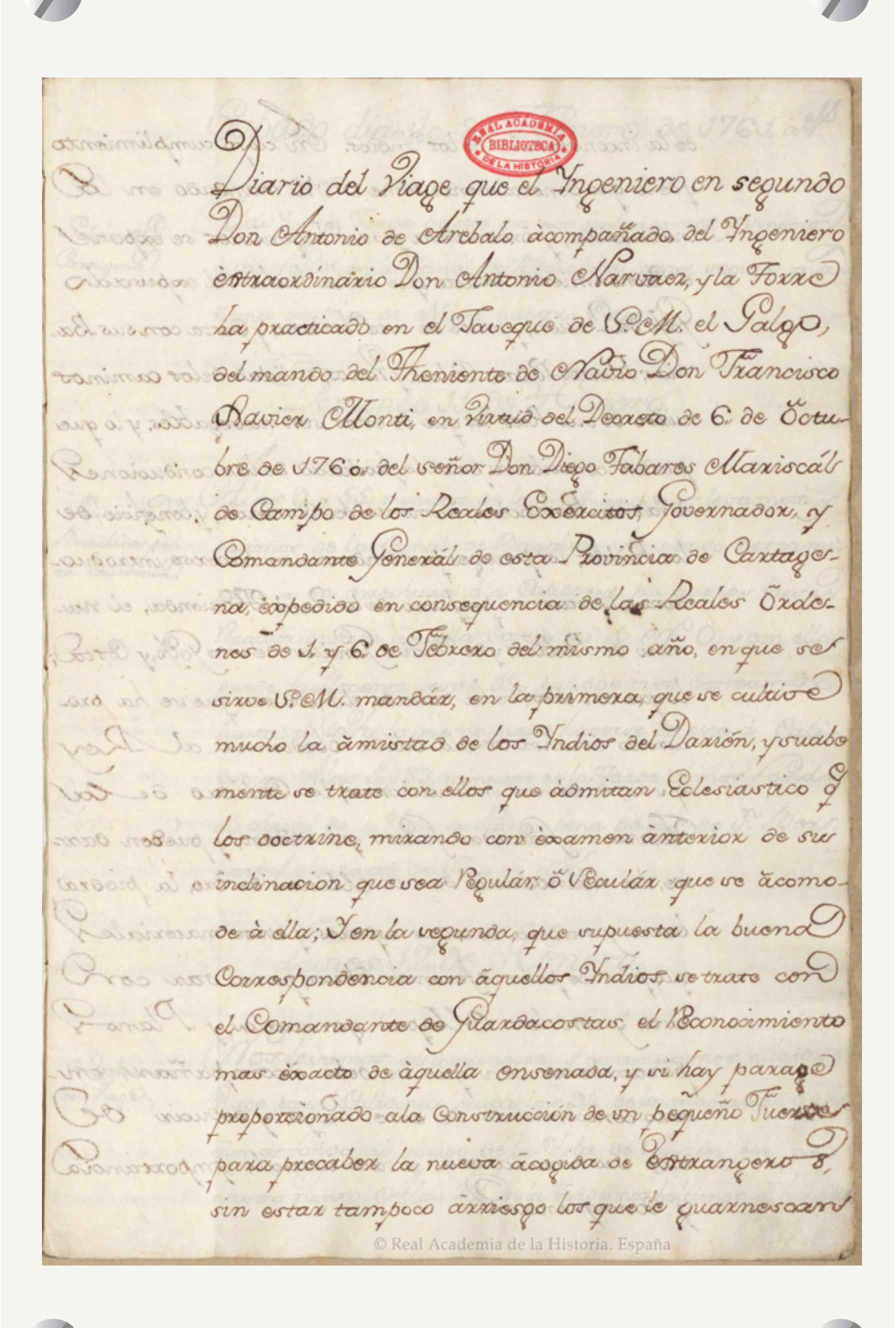
Ménanteau, Loic. *(2007). Geo historia del golfo; Atlas del Golfo de Urabá. Una mirada al Caribe de Antioquia y Chocó,* Bogotá: Editores Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "José Benito Vives de Andreis y Gobernación de Antioquia.

Romoli, Kathleen. *(1988). Vasco Núñez de Balboa, descubridor del Pacífico*, traducción del inglés por Felipe Ximénez de Sandoval, Academia colombiana de Historia, Historia Extensa de Colombia Volumen XV, Bogotá: Editorial Plaza y Janés.

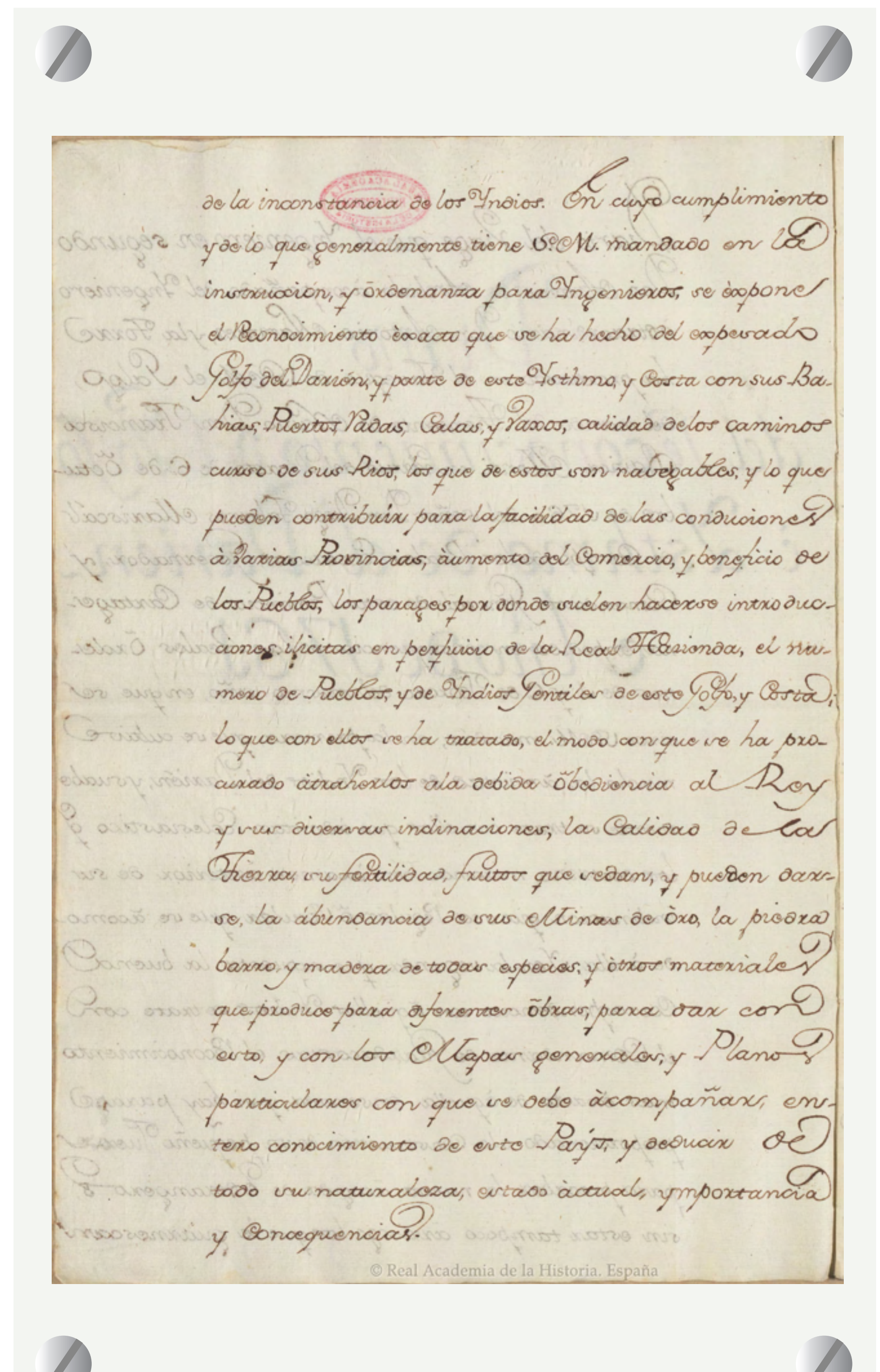
Imágenes facsimilares



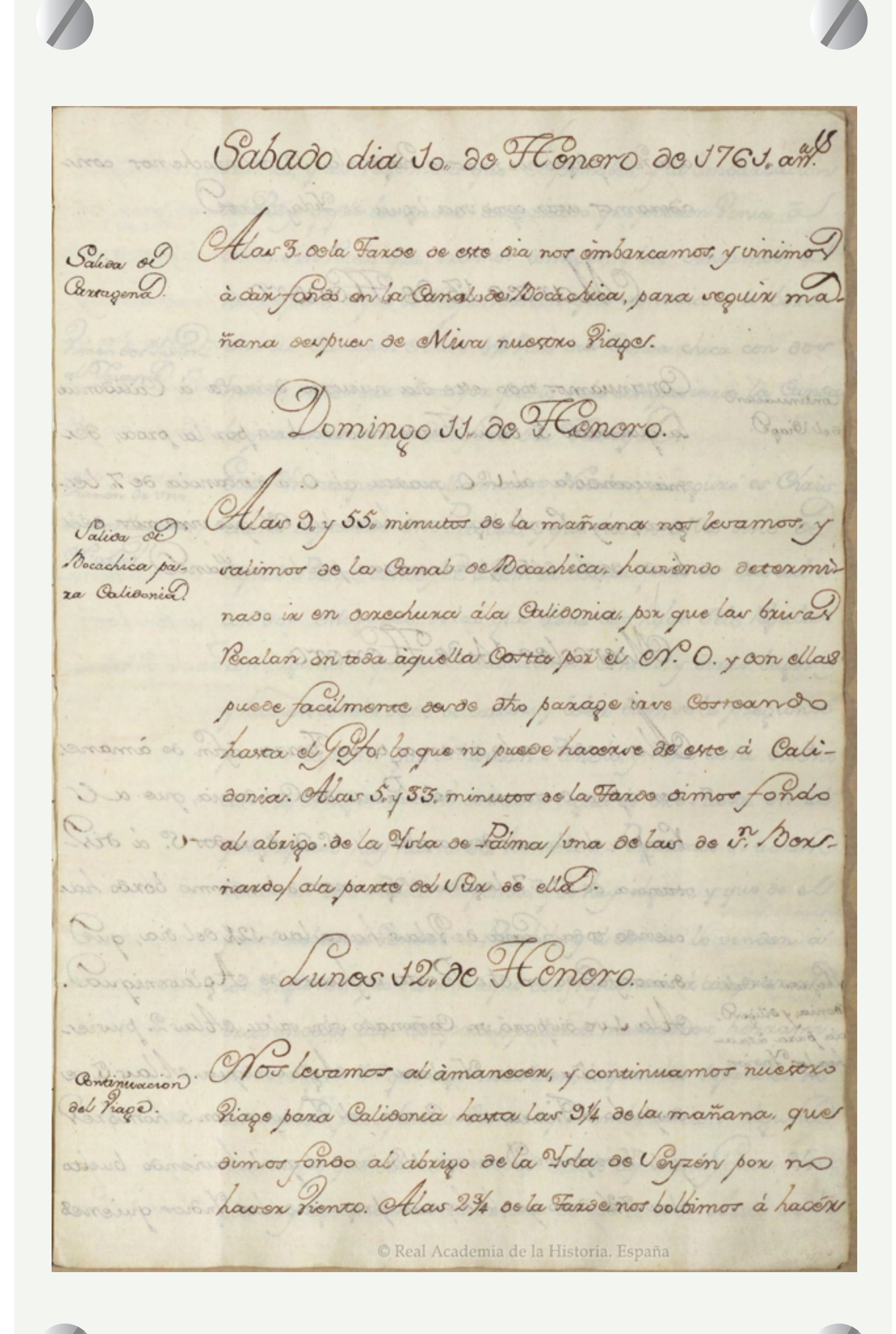
Diario
del Reconocimiento del Golfo
è Ysthmo de el Darién
Año de 1761



Diario del Viage que el Ingeniero en segundo
Don Antonio de Arebalo àcompañado del Ingeniero
extraordinario Don Antonio Narvaez, y la Forra
ha practicado en el Taveque de S.M. el Galgo,
del mando del Theniente de Navio Don Francisco
Xavier Monti, en virtud del Decreto de 6. de Octu-
bre de 1760 del señor Don Diego Tabares Mariscal
de Campo de los Reales Exercitos, Governador, y
Comandante General de esta Provincia de Cartage-
na, expedido en consequencia de las Reales Orde-
nes de 1. y 6. de Febrero del mismo año, en que se
sirve S.M. mandar, en la primera, que se cultive
mucho la àmistad de los Indios del Darien, y suabe-
mente se trate con ellos que àdmitan Eclesiastico q.
los doctrine, mirando con examen ànterior de su
inclinacion que sea Regular ó Secular que se àcomo-
de à ella; Y en la segunda, que supuesta la buena
Correspondencia con àquellos Indios, se trate con
el Comandante de Guardacostas el Reconocimiento
mas exacto de àquella ensenada, y si hay paraje
proporcionado ala Construccion de un pequeño Fuerte
para precaber la nueva àcogida de extrangeros,
sin estar tampoco àrriesgo los que le guarnescan



de la inconstancia de los Yndios. En cuyo cumplimiento
y de lo que generalmente tiene S. M. mandado en la
instruccion, y ordenanza para Yngenieros, se expone
el Reconocimiento exacto que se ha hecho del expresado
Golfo del Darién, y parte de este Ysthmo, y Costa con sus Ba-
hias, Puertos, Radas, Calas, y Paxos, calidad de los caminos
curso de sus Rios, los que de estos son navegables, y lo que
pueden contribuir para la facilidad de las conduciones
à varias Provincias, àumento del Comercio, y beneficio de
los Pueblos, los parages por donde suelen hacerse introduc-
ciones ilicitas en perjuicio de la Real Hacienda, el nu-
mero de Pueblos, y de Indios Gentiles de este Golfo, y Costa;
lo que con ellos se ha tratado, el modo con que se ha pro-
curado àtraherlos ala debida obediencia al Rey
y sus diversas inclinaciones, la Calidad de las
Tierras, su fertilidad, frutos que se dan, y pueden dar-
se, la àbundancia de sus Minas de òro, la piedra
barro, y madera de todas especies, y òtros materiales
que produce para diferentes obras, para dar con
esto, y con los Mapas generales, y Planos
particulares con que se debe àcompañar, en-
tero conocimiento de este País, y deducir de
todo su naturaleza, estado àctual, ymportancia
y Consequencias.



Sabado dia 10. de Henero de 1761. añ.

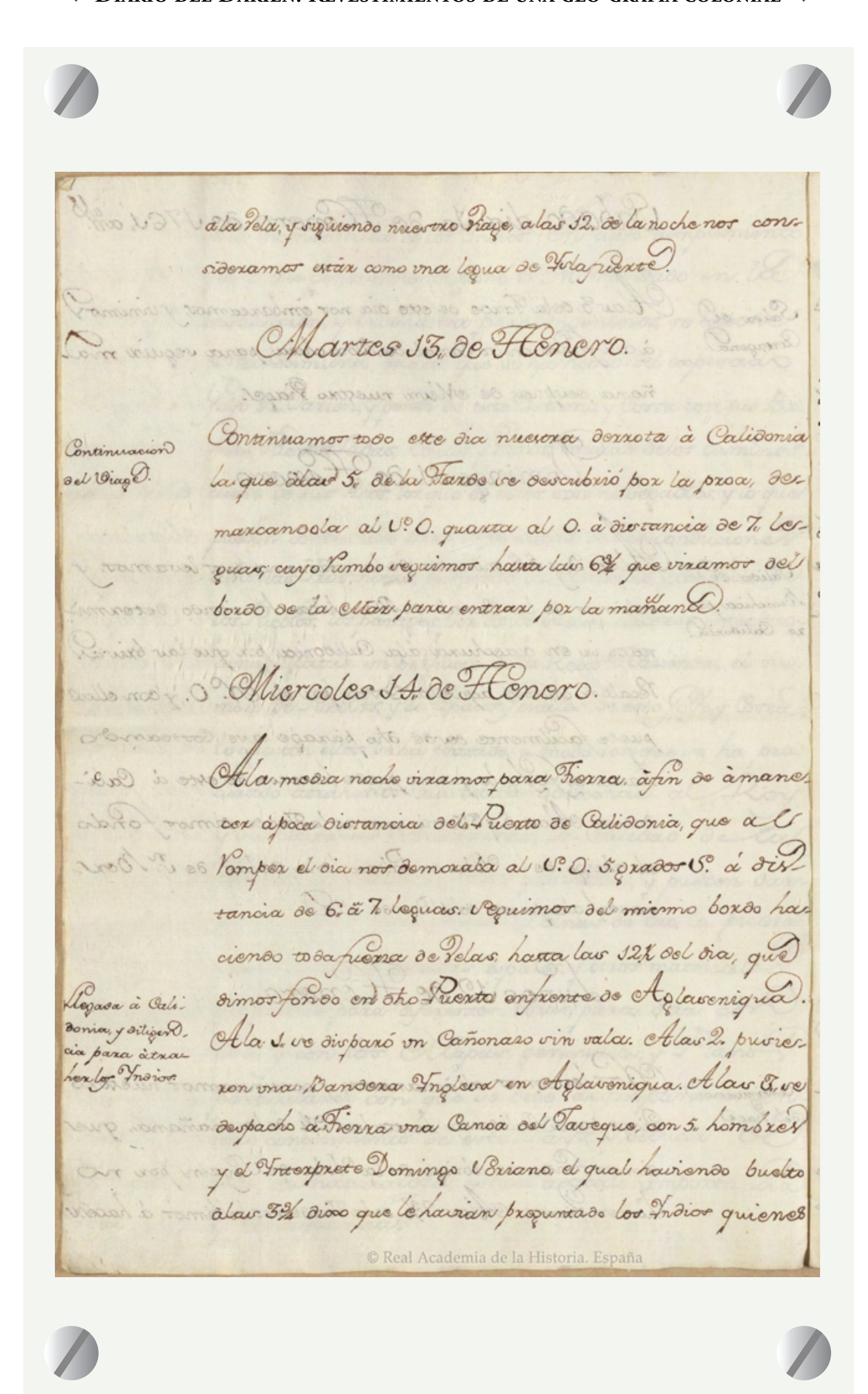
Salida de Cartagena. — A las 3. de la Tarde de este dia nos embarcamos, y vinimos à dar fondo en la Canal de Bocachica, para seguir mañana despues de Missa nuestro Viage.

Domingo 11. de Henero.

Salida de Bocachica para Calidonia. — A las 3. y 55. minutos de la mañana nos levamos, y salimos de la Canal de Bocachica, haviendo determinado ir en derechura à la Calidonia, por que las brisas Recalan en toda aquella Costa por el N.º O. y con ellas puede facilmente desde dho parage ir costeando hasta el Golfo, lo que no puede hacerse de este à Calidonia. A las 5. y 33. minutos de la Tarde dimos fondo al abrigo de la Ysla de Palma (una de las de S.n Bernardo) à la parte del Sur de ella.

Lunes 12. de Henero.

Continuacion del Viage. — Nos levamos al amanecer, y continuamos nuestro Viage para Calidonia hasta las 9¼ de la mañana, que dimos fondo al abrigo de la Ysla de Veyzén por no haver viento. A las 2¾ de la Tarde nos bolbimos à hacer



á la Vela, y siguiendo nuestro Viaje, a las 12. de la noche nos consideramos estar como una legua de Isla fuerte.

Martes 13. de Henero.

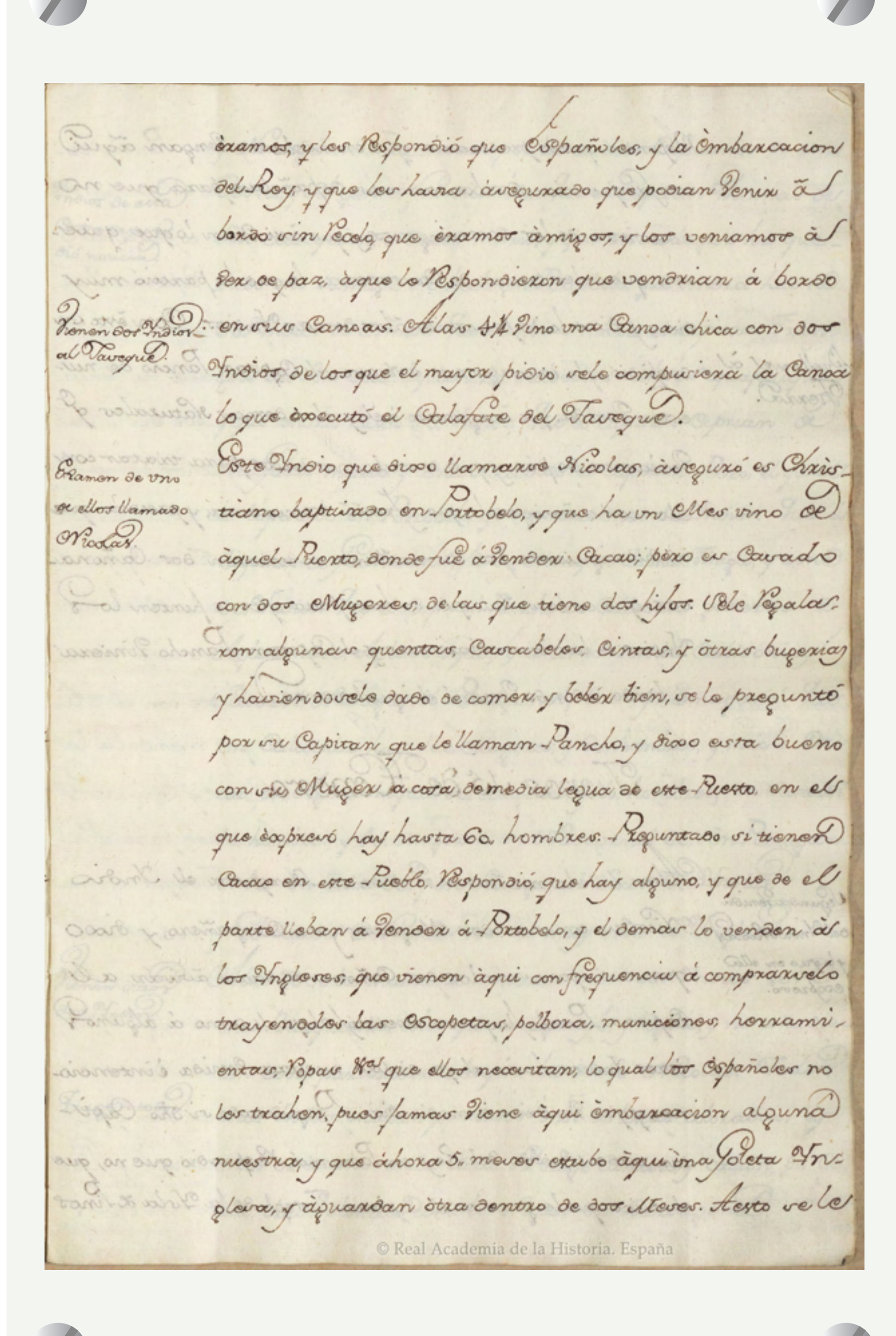
Continuacion del Viage.

Continuamos todo este dia nuestra derrota à Calidonia la que à las 5. de la Tarde se descubrió por la proa, demarcandola al N.º O. quarta al O. à distancia de 7. leguas; cuyo rumbo seguimos hasta las 6¾ que viramos del bordo de la Mar para entrar por la mañana.

Miercoles 14. de Henero.

Llegada à Calidonia, y diligencia para atraher los Yndios.

A la media noche viramos para Tierra, á fin de àmanecer á poca distancia del Puerto de Calidonia, que al romper el dia nos demoraba al N.º O. 5. grados N.º á distancia de 6. á 7. leguas. Seguimos del mismo bordo haciendo toda fuerza de Velas, hasta las 12¼ del dia, que dimos fondo en dho Puerto enfrente de Aglasenigua. A la 1. se disparó un Cañonazo sin vala. A las 2. pusieron una Bandera Yngleza en Aglasenigua. A las 3. se despachó á Tierra una Canoa del Javeque, con 5. hombres y el Ynterprete Domingo Soriano, el qual haviendo buelto à las 3¾ dixo que le havian preguntado los Yndios quienes

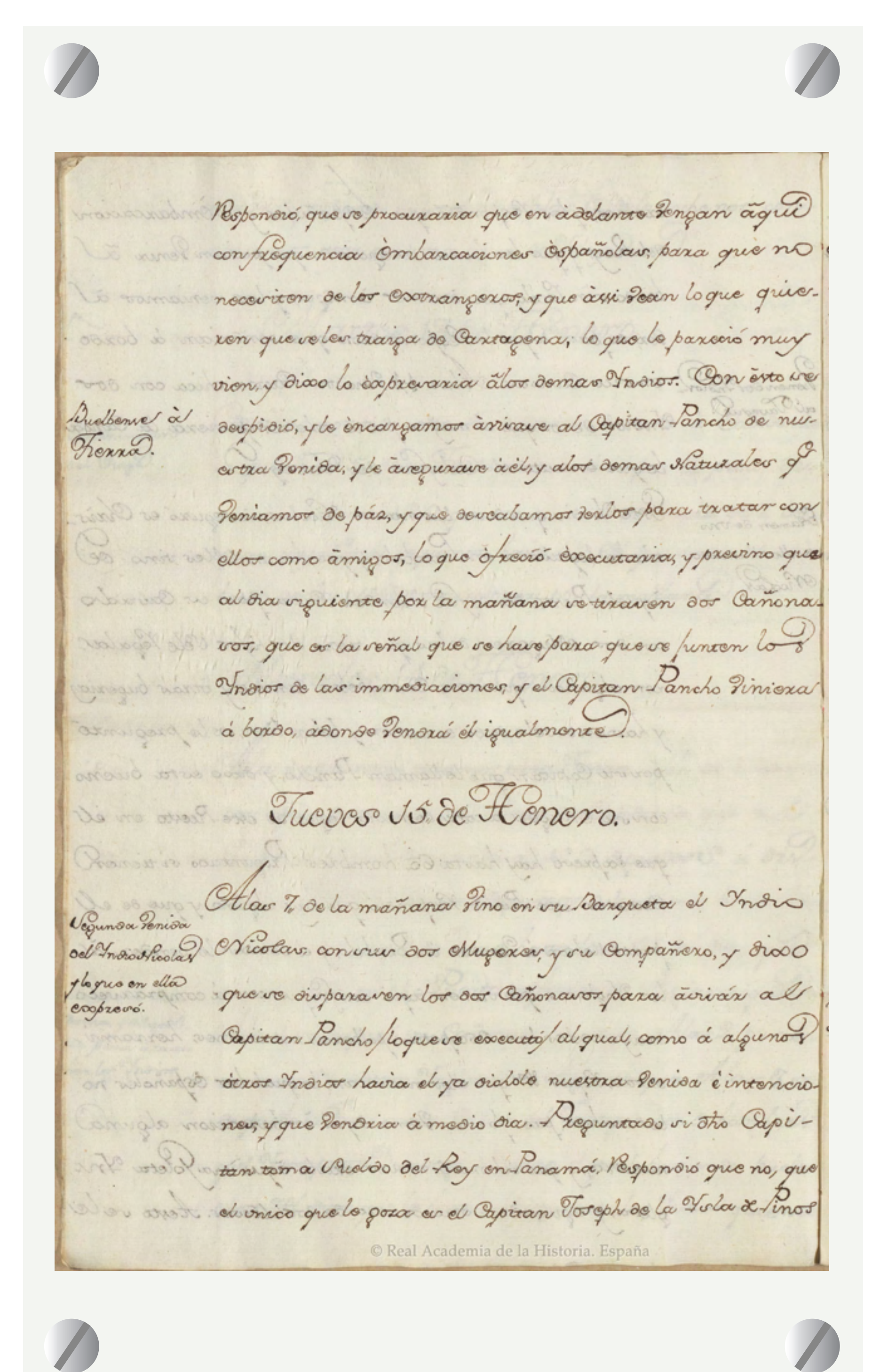


Vienen dos Indios al Tavegue.

eramos, y les Respondió que Españoles, y la embarcacion del Rey, y que los havia asegurado que podian venir à bordo sin recelo, que eramos amigos, y los veniamos à ver de paz, à que le Respondieron que vendrian á bordo en sus Canoas. A las 4¼ vino una Canoa chica con dos Indios, de los que el mayor pidio se le compusiera la Canoa lo que executó el Calafate del Tavegue.

Examen de uno de ellos llamado Nicolas.

Este Indio que dixo llamarse Nicolas, aseguró es Christiano baptizado en Portobelo, y que ha un Mes vino de aquel Puerto, donde fuè á vender Cacao; pero es Casado con dos Mugeres, de las que tiene dos hijos. Se le Regalaron algunas quentas, Cascabeles, Cintas, y otras bugerias y haviendosele dado de comer y beber bien, se le preguntó por su Capitan que le llaman Pancho, y dixo esta bueno con su Muger à casa de media legua de este Puerto en el que expresó hay hasta 60. hombres. Preguntado si tienen Cacao en este Pueblo, Respondió, que hay alguno, y que de el parte llevan á vender á Portobelo, y el demas lo venden à los Ingleses, que vienen aqui con frequencia á comprarselo trayendoles las Escopetas, polbora, municiones, herramientas, Ropas &.ª que ellos necesitan, lo qual los Españoles no los trahen, pues jamas viene aqui embarcacion alguna nuestra, y que ahora 5. meses estubo aqui una Goleta Inglesa, y aguardan otra dentro de dos Meses. A esto se le



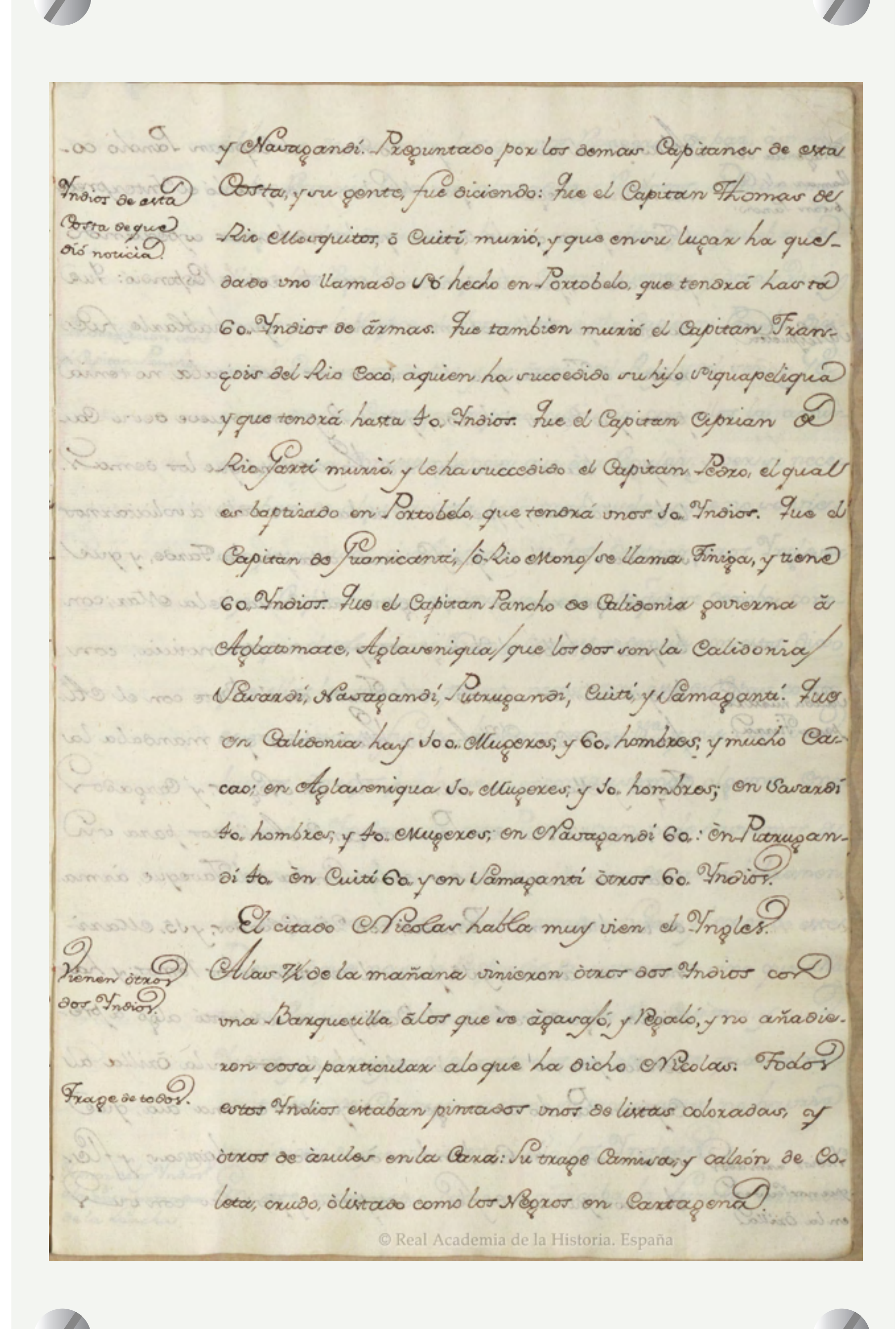
Respondió, que se procuraria que en àdelante vengan àqui con frequencia èmbarcaciones èspañolas, para que no necessiten de los extrangeros, y que àssi vean lo que quisieren que se les traiga de Cartagena; lo que le pareció muy bien, y dixo lo èxpresaria àlos demas Yndios. Con ésto se despidió, y le èncargamos àvisase al Capitan Pancho de nuestra venida, y le àsegurase àél, y alos demas Naturales q̃ veniamos de páz, y que deseabamos verlos para tratar con ellos como àmigos, lo que òfreció èxecutaria, y previno que al dia siguiente por la mañana se tirasen dos Cañonasos, que es la señal que se hace para que se junten los Yndios de las immediaciones, y el Capitan Pancho viniera á bordo, àdonde vendrá él igualmente.

Buelbense à Tierra.

Juebes 15 de Henero.

Alas 7 de la mañana vino en su Barquetta el Indio Nicolas con sus dos Mugeres, y su Compañero, y dixo que se disparasen los dos Cañonasos para àvisár al Capitan Pancho (lo que se executó) al qual, como á algunos òtros Indios havia el ya dicholo nuestra venida è intenciones, y que vendria à medio dia. Preguntado si dho Capitan toma sueldo del Rey en Panamá, Respondio que no, que el unico que lo goza es el Capitan Joseph de la Ysla de Pinos

Segunda venida del Indio Nicolas y lo que en ella expresó.



Indios de esta Costa de que dió noticia.

y Navagandi. Preguntado por los demas Capitanes de esta
Costa, y su gente, fue diciendo: Que el Capitan Thomas de
Rio Mosquitos, ó Cuiti murió, y que en su lugar ha que-
dado uno llamado N. hecho en Portobelo, que tendrá hasta
60. Indios de armas. Que tambien murió el Capitan Fran-
çois del Rio Coco, à quien ha succedido su hijo Siquapeliqua
y que tendrá hasta 40. Indios. Que el Capitan Ciprian de
Rio Sarti murió, y le ha succedido el Capitan Pedro, el qual
es baptizado en Portobelo, que tendrá unos 50. Indios. Que el
Capitan de Quanicanti, (ó Rio Mono) se llama Tiniga, y tiene
60. Indios. Que el Capitan Pancho de Calidonia govierna à
Aglatomate, Aglavoniqua (que los dos son la Calidonia)
Savardi, Navagandi, Putrugandi, Cuiti, y Samaganti. Que
en Calidonia hay 500. Mugeres, y 60. hombres, y mucho Ca-
cao; en Aglavoniqua 50. Mugeres, y 50. hombres; en Savardi
40. hombres, y 40. Mugeres; en Navagandi 60.: en Putrugan-
di 40. en Cuiti 60. y en Samaganti otros 60. Indios.

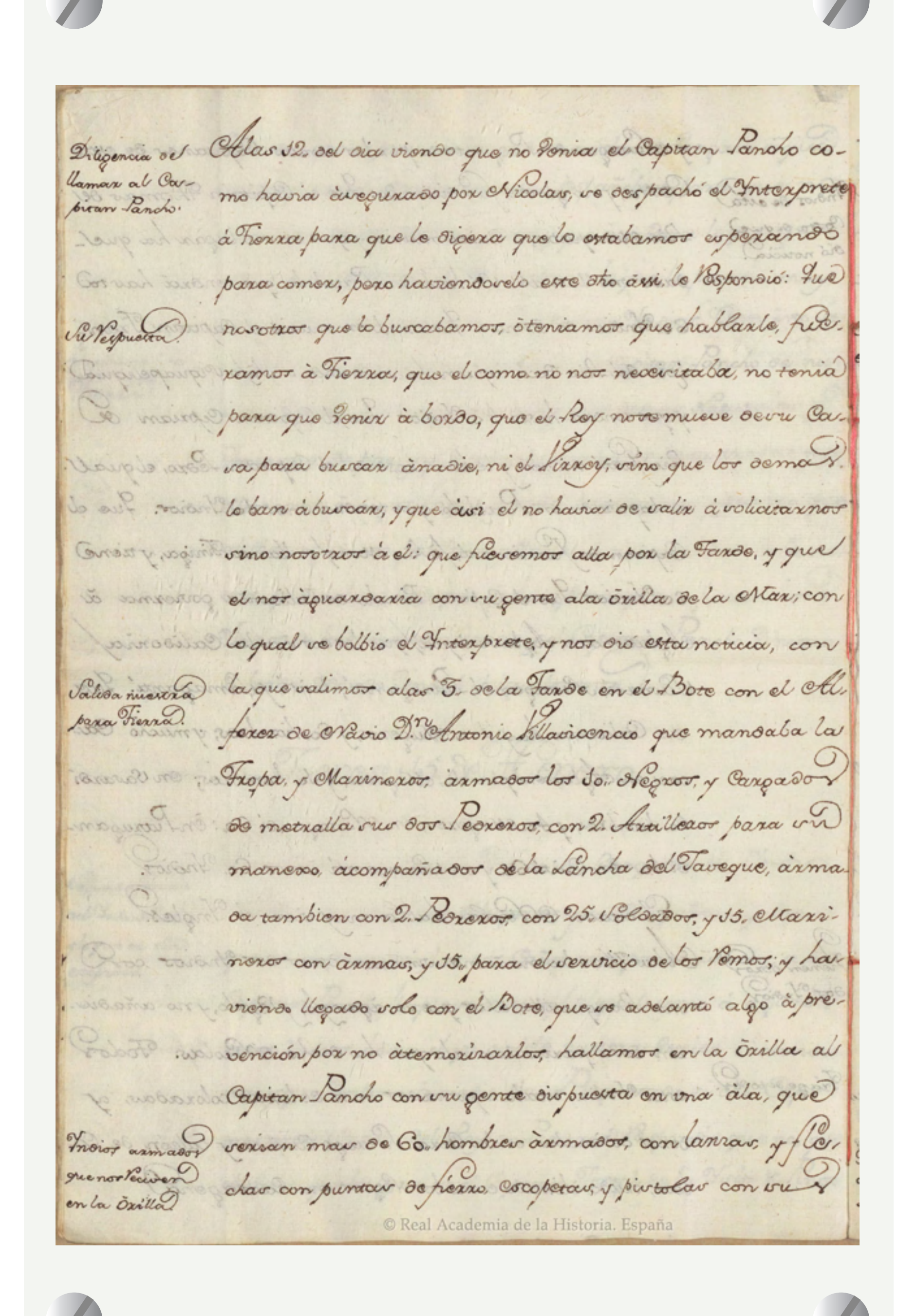
El citado Nicolas habla muy bien el Ingles.

Vienen otros dos Indios.

A las 11. de la mañana vinieron otros dos Indios con
una Barquetilla à los que se agasajó, y Regaló, y no añadie-
ron cosa particular à lo que ha dicho Nicolas. Todos

Trage de todos.

estos Indios estaban pintados unos de listas coloradas, y
otros de azules en la Cara: Su trage Camisa, y calzon de Co-
leta, crudo, ó listado como los Negros en Cartagena.



Diligencia de llamar al Capitan Pancho.

A las 12. del dia viendo que no venia el Capitan Pancho co-
mo havia asegurado por Nicolas, se despachó el Ynterprete
á Tierra para que le dijera que lo estabamos esperando
para comer, pero haviendoselo este dho assi, le Respondio: Que

Su Respuesta.

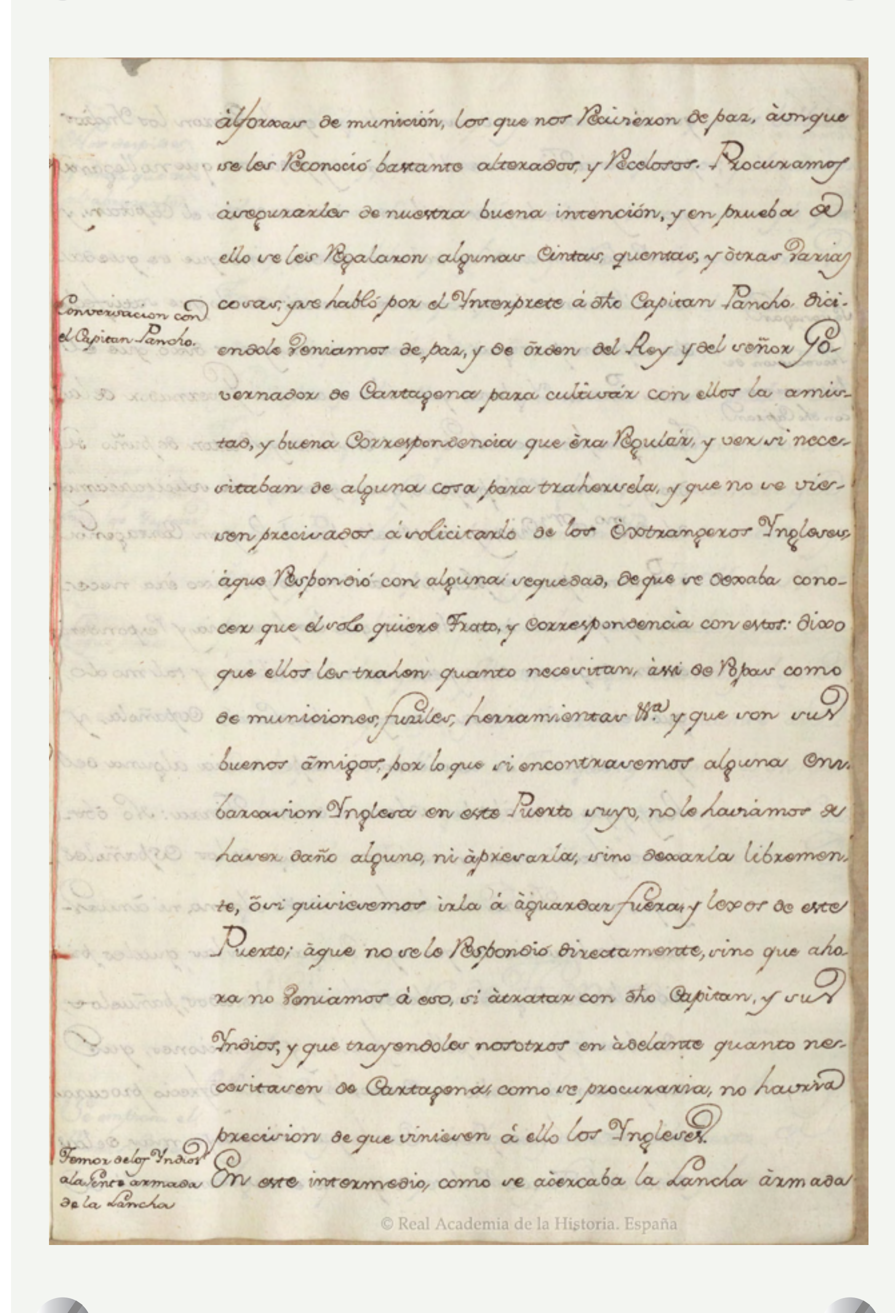
nosotros que lo buscabamos, ó teniamos que hablarle, fue-
ramos à Tierra, que el como no nos necesitaba, no tenia
para que venir à bordo, que el Rey no se mueve de su Ca-
sa para buscar ànadie, ni el Virrey, sino que los demas
lo van à buscar, y que assi el no havia de salir à solicitarnos
sino nosotros à el: que fuesemos alla por la Tarde, y que
el nos aguardaria con su gente ala orilla de la Mar; con
lo qual se bolbio el Ynterprete, y nos dio esta noticia, con

Salida nuestra para Tierra.

la que salimos alas 3. de la Tarde en el Bote con el Al-
ferez de Navio Dn. Antonio Villavicencio que mandaba la
Tropa, y Marineros, armados los 30. Negros, y Cargados
de metralla sus dos Pedreros, con 2. Artilleros para su
manexo, acompañados de la Lancha del Javeque, arma-
da tambien con 2. Pedreros con 25. Soldados, y 15. Mari-
neros con armas, y 15. para el servicio de los Remos, y ha-
viendo llegado solo con el Bote, que se adelantó algo à pre-
vención por no atemorizarlos, hallamos en la orilla al
Capitan Pancho con su gente dispuesta en una ala, que

Yndios armados que nos recibieron en la orilla.

serian mas de 60. hombres armados, con lanzas, y fle-
chas con puntas de fierro, escopetas, y pistolas con su



à flotar de munición, los que nos Recivieron de paz, àunque
se les Reconoció bastante alterados, y Recelosos. Procuramos
àsegurarles de nuestra buena intención, y en prueba de
ello se les Regalaron algunas Cintas, quentas, y otras Varias
cosas, se habló por el Interprete à dho Capitan Pancho dici-
endole Veniamos de paz, y de òrden del Rey y del señor Go-
vernador de Cartagena para cultivar con ellos la amis-
tad, y buena Correspondencia que èra Regular, y ver si nece-
sitaban de alguna cosa para trahersela, y que no se vie-
sen precisados à solicitarlo de los Extrangeros Ingleses;
àque Respondió con algunas sequedad, de que se dexaba cono-
cer que el solo quiere Trato, y Correspondencia con estos: dixo
que ellos les trahen quanto necesitan, àssi de Ropas como
de municiones, fusiles, herramientas &ra. y que son sus
buenos àmigos, por lo que si encontrasemos alguna Em-
barcacion Inglesa en este Puerto suyo, no le haríamos de
haver daño alguno, ni àpresarla, sino dexarla libremen-
te, ò si quisiesemos irla à àguardar fuera, y lexos de este
Puerto; àque no se le Respondió directamente, sino que aho-
ra no Veniamos à eso, si àtratar con dho Capitan, y sus
Indios, y que trayendoles nosotros en àdelante quanto ne-
cesitasen de Cartagena, como se procuraria, no havria
precision de que viniesen à ello los Ingleses.
En este intermedio, como se àcercaba la Lancha àrmada

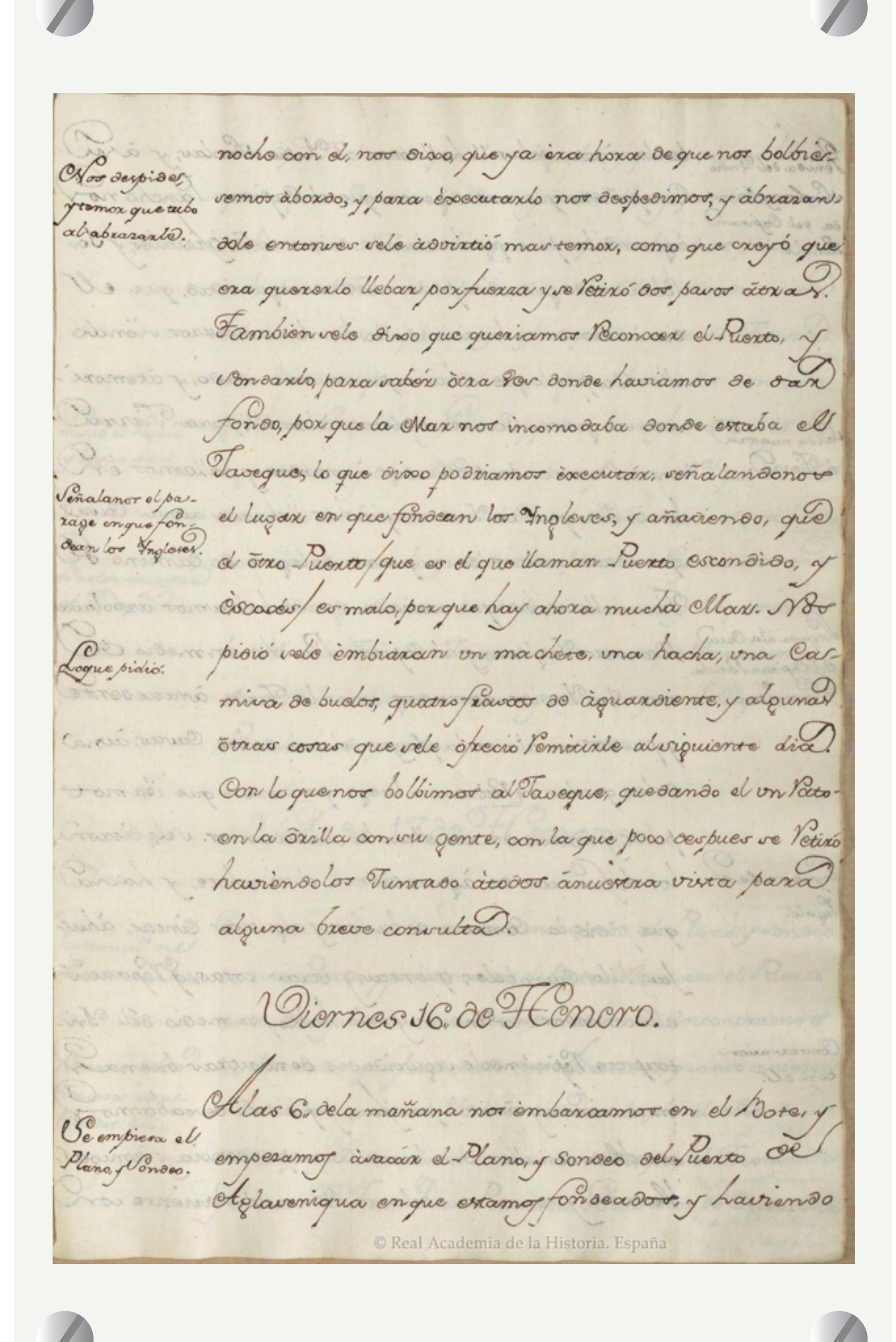
Conversacion con el Capitan Pancho.

Temor de los Indios à la Gente armada de la Lancha

Se vaciegan.

Prosecucion de la conversacion con dho Capitan.

que iba en nuestra conserva, luego que la vieron los Indios proxima á Tierra se alborotaron, y pidieron que no llegara, y como ya estabamos en buena àmistad con el Capitan, y sin Recelo, se mandó no saltara nadie, sino que se quedasen allí immediatos, como se executó; con lo que satisfecho dho Capitan, prosiguió la conversacion, y nos dixo, que el tiene Patente Inglesa, que se la mandó el Governador de la Jamayca, junto con el Vestido, Sombrero, y Baston de puño de oro que tiene: Se le propuso, que siguiria, se la solicitariamos del Exmo. Sor. Virrey con sueldo por el Rey en Cartagena ò Panamá, para explorar su ánimo, lo que dixo èra necessario proponerlo àsus Indios, que los juntaria, y responderia dentro de quatro dias, y esto con tanta tibieza, y tal modo, que se conocia sien su poco afecto ala Nacion Española, y que totalmente se considera sin dependencia alguna del Rey, y que el es absoluto soberano de esta Tierra: No obstante ofrecio seria en adelante amigo de los Españoles, y que en su Tierra no se les haria daño alguno, ni ànuestras Embarcaciones que aqui vengan, con las quales pidió se les trahigan machetes, hachas, listados, pañuelos, Sombreros, quentas, polbora fuziles, y municiones, que compraràn á cambio de Cacao, lo que se lo ofrecio procurariamos se hiciese presto. Con lo qual siendo ya mas de las cinco de la Tarde, Recelosos de que no estuviesemos allí de



Nos despides, y temor que tubo al abrazarlo.

noche con el, nos dixo, que ya era hora de que nos bolbie-
remos àbordo, y para èxecutarlo nos despedimos, y àbrazan-
dole entonces se le àdvirtió mas temor, como que creyó que
era quererlo llebar por fuerza y se retiró dos pasos àtras.
Tambien se le dixo que queriamos Reconocer el Puerto, y
sondarlo, para saber otra Vez donde haviamos de dar
fondo, porque la Mar nos incomodaba donde estaba el
Taveque, lo que dixo podriamos èxecutar, señalandonos

Señalanos el parage en que fondean los Yngleses.

el lugar en que fondean los Yngleses, y añadiendo, que
el otro Puerto (que es el que llaman Puerto escondido, y
Oscadés) es malo, porque hay ahora mucha Mar. Nos

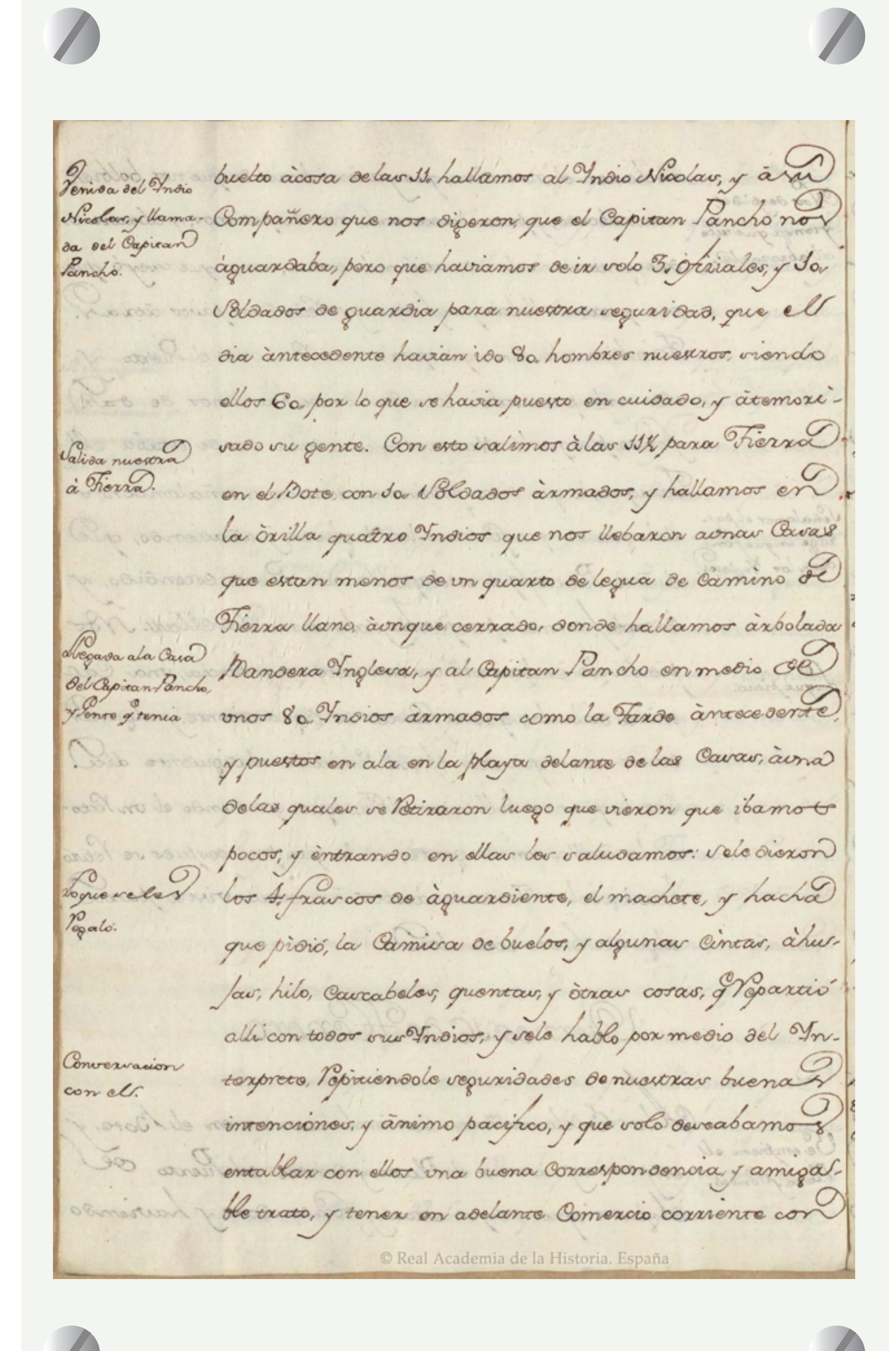
Lo que pidió.

pidio se le èmbiaran un machete, una hacha, una Ca-
misa de buelos, quatro frascos de àguardiente, y algunas
otras cosas que se le ofreció remitirle al siguiente dia.
Con lo que nos bolbimos al Taveque, quedando el un Rato
en la òrilla con su gente, con la que poco despues se retiró
haviendolos juntado àtodos ánuestra vista para
alguna breve consulta.

Viernes 16. de Henero.

Se empieza el Plano, y Sondeo.

A las 6. dela mañana nos èmbarcamos en el Bote, y
empesamos àsacar el Plano, y Sondeo del Puerto de
Aglaveniqua en que estamos fondeados, y haviendo



Venida del Indio Nicolas, y llamada del Capitan Pancho.

buelto àcasa delas 11. hallamos al Indio Nicolas, y à su
Compañero que nos dixeron, que el Capitan Pancho nos
àguardaba, pero que haviamos de ir solo 3. oficiales, y 10
Soldados de guardia para nuestra seguridad, que el
dia antecedente havian ido 80. hombres nuestros, viendo
ellos 60. por lo que se havia puesto en cuidado, y àtemori-
zado su gente. Con esto salimos à las 11½ para Tierra

Salida nuestra à Tierra.

en el Bote con 10 Soldados àrmados, y hallamos en
la òrilla quatro Indios que nos llebaron asus Casas
que estan menos de un quarto de legua de camino de
Tierra llano, àunque cerrado, donde hallamos àrbolada

Llegada ala Casa del Capitan Pancho, y gente q. tenia

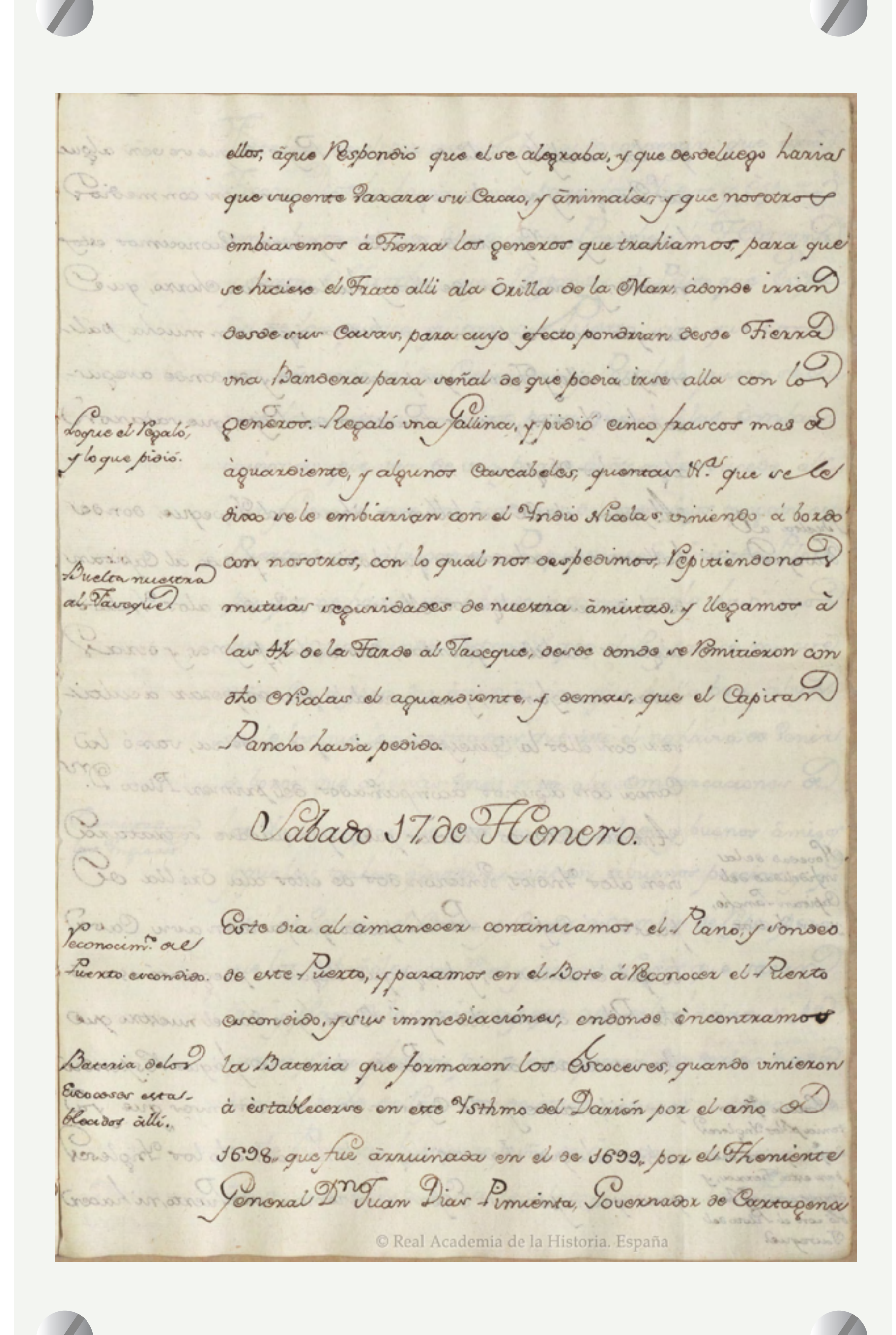
Bandera Inglesa, y al Capitan Pancho en medio de
unos 80. Indios àrmados como la Tarde àntecedente,
y puestos en ala en la playa delante de las Casas, àuna
delas quales se Retiraron luego que vieron que ibamos
pocos, y èntrando en ellas los saludamos: se le dieron

Lo que se les Regaló.

los 4. frascos de àguardiente, el machete, y hacha
que pidió, la Camisa de buelos, y algunas cintas, àhu-
jas, hilo, Cascabeles, quentas, y òtras cosas, q. Repartió
alli con todos sus Indios, y se le habló por medio del In-

Conversacion con él.

terprete, Repitiendole seguridades de nuestras buenas
intenciònes, y ànimo pacifico, y que solo deseabamos
entablar con ellos una buena Correspondencia, y amigas-
ble trato, y tener en adelante Comercio corriente con



ellos, á que Respondió que el se alegraba, y que desde luego haria que urgente pasara su Cacao, y animales, y que nosotros embiaremos á Tierra los generos que trahiamos, para que se hiciese el Trato alli ala Orilla de la Mar, adonde irian desde sus Casas, para cuyo efecto pondrian desde Tierra una Bandera para señal de que podia irse alla con los generos. Regaló una Gallina, y pidió cinco frascos mas de aguardiente, y algunos Cascabeles, quentas &a que se le dixo se le embiarian con el Indio Nicolas viniendo á bordo con nosotros, con lo qual nos despedimos, repitiendonos mutuas seguridades de nuestra amistad, y llegamos á las 4½ de la Tarde al Paquebot, desde donde se remitieron con dho Nicolas el aguardiente, y demas, que el Capitan Pancho havia pedido.

Lo que el Regaló, y lo que pidió.

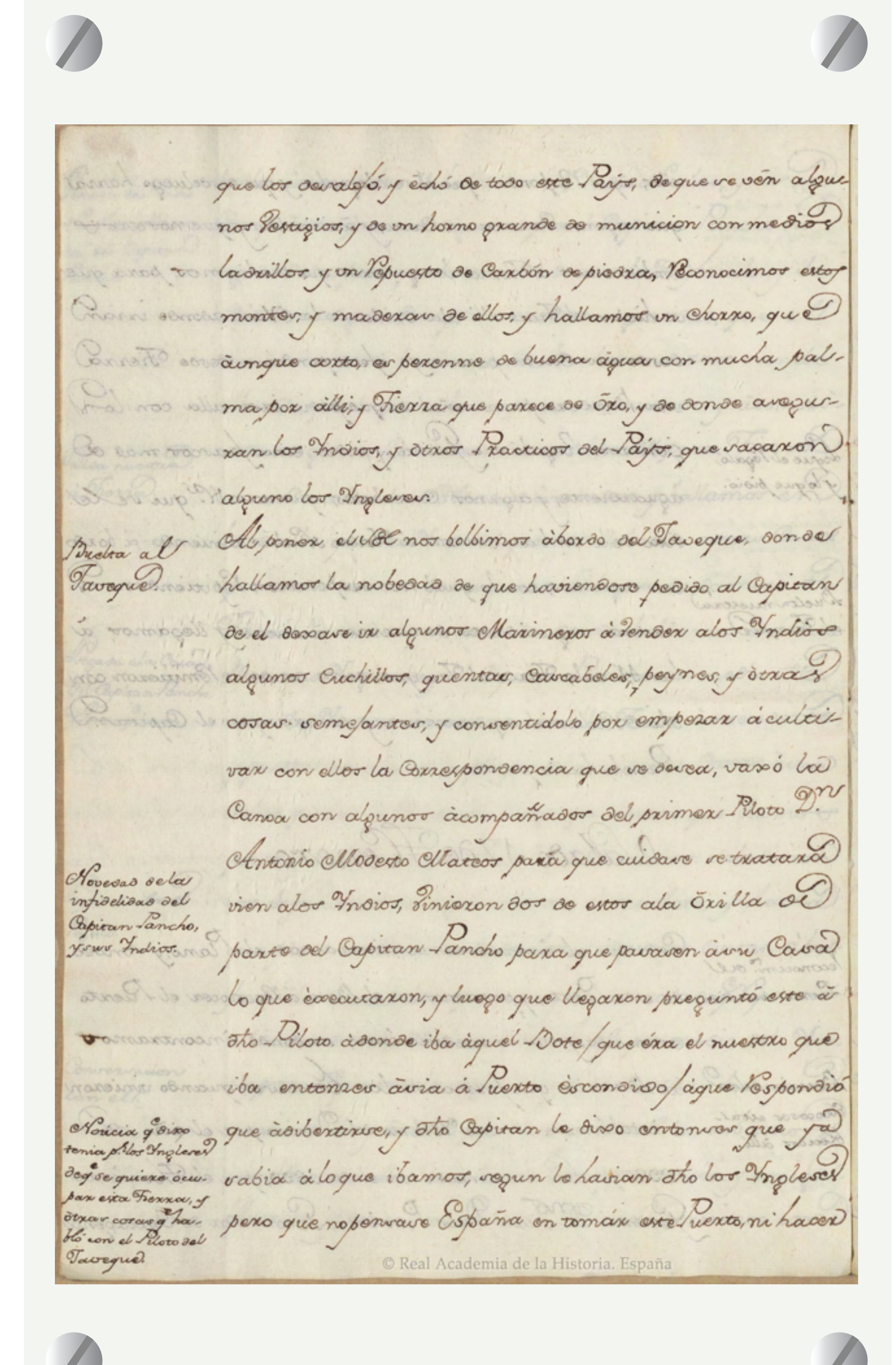
Buelta nuestra al Paquebot.

Sabado 17 de Henero.

Este dia al amanecer continuamos el Plano, y Sondeo de este Puerto, y pasamos en el Bote á Reconocer el Puerto escondido, y sus immediaciones, en donde encontramos la Bateria que formaron los Escoceses, quando vinieron á establecerse en este Ysthmo del Darien por el año de 1698, que fue arruinada en el de 1699, por el Theniente General Dn Juan Diaz Pimienta, Governador de Cartagena

Pa Reconocimto del Puerto escondido.

Bateria de los Escoceses establecidos alli.



que los desalojó, y echó de todo este País, de que se vén algunos Vestigios, y de un horno grande de municion con medios ladrillos, y un Repuesto de Carbón de piedra, Reconocimos estos montes, y maderas de ellos, y hallamos un chorro, que aunque corto, es perenne de buena agua con mucha palma por allí, y Tierra que parece de Oro, y de donde aseguran los Indios, y otros Practicos del País, que sacaron alguno los Ingleses.

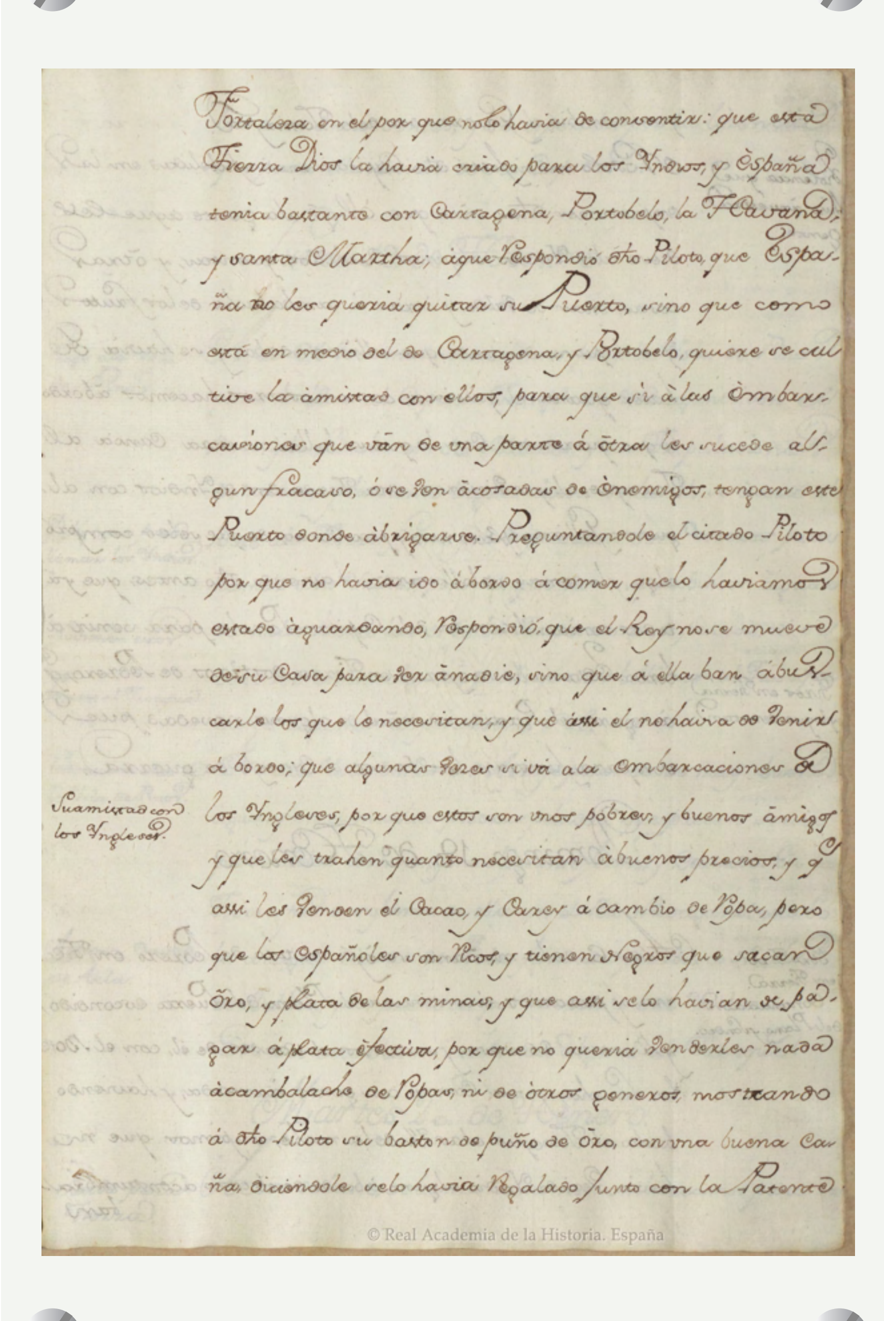
Buelta al Taveque.

Al poner el Sol nos bolbimos abordo del Taveque, donde hallamos la nobedad de que haviendose pedido al Capitan de el dexase ir algunos Marineros à vender alos Indios algunos Cuchillos, quentas, Cascabeles, peynes, y otras cosas semejantes, y consentidolo por empezar à cultivar con ellos la Correspondencia que se desea, pasó la Canoa con algunos acompañados del primer Piloto Dn. Antonio Modesto Mateos para que cuidase se tratara bien alos Indios, Vinieron dos de estos ala Orilla de

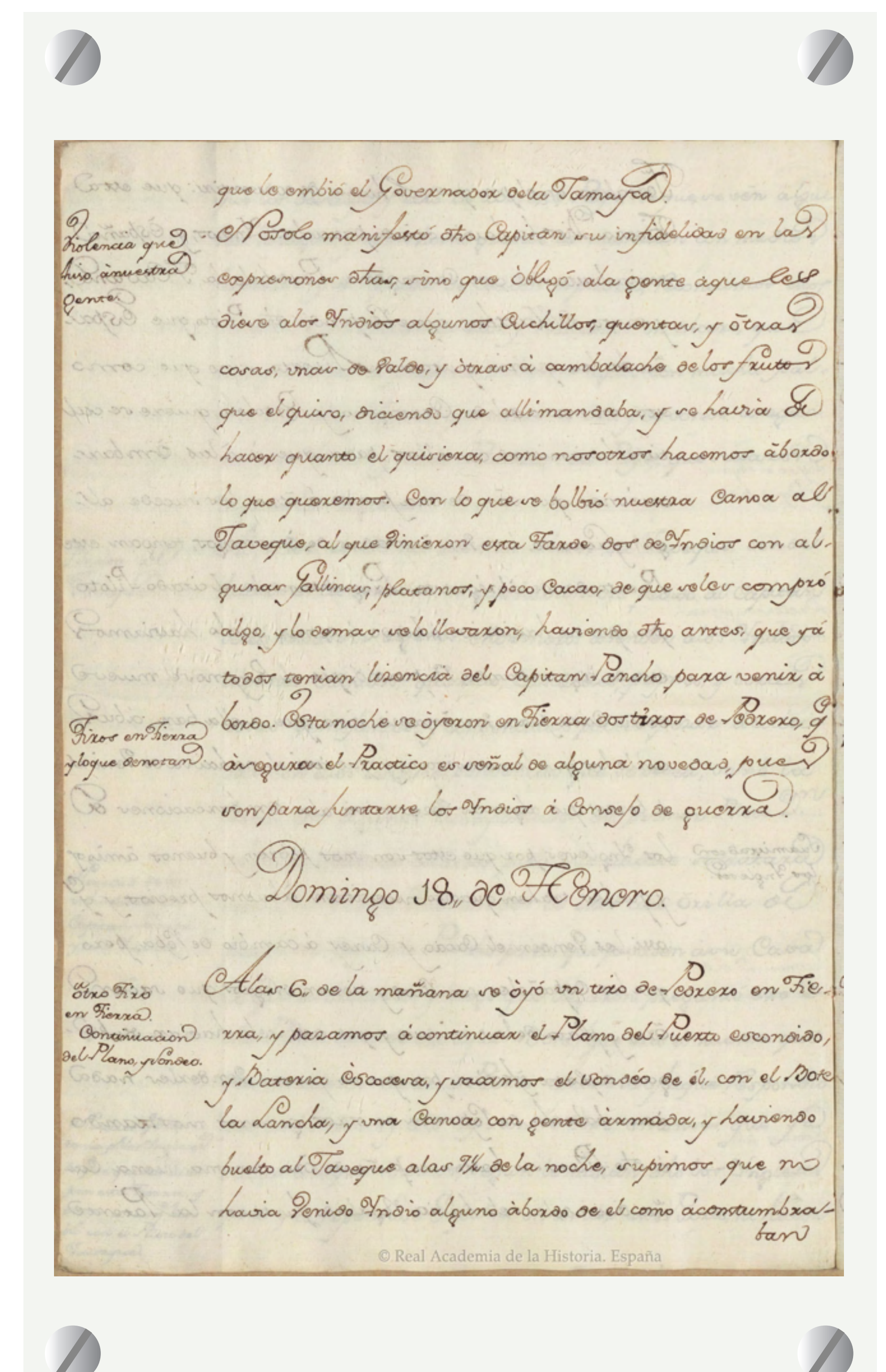
Novedad de la infidelidad del Capitan Pancho, y sus Indios.

parte del Capitan Pancho para que pasasen àsu Casa lo que executaron, y luego que llegaron preguntó este à dho Piloto àdonde iba àquel Bote (que èra el nuestro que iba entonces àvia à Puerto èscondido) àque Respondió que àdibertirse, y dho Capitan le dixo entonses que ya sabia àlo que ibamos, segun lo havian dho los Ingleses pero que no pensase España en tomár este Puerto, ni hacer

Noticia q. dixo tenia p. los Ingleses de q. se quiere ocupar esta Tierra, y otras cosas q. hablo con el Piloto del Taveque.



Fortaleza en el por que nolo havia de consentir: que esta
Tierra Dios la havia criado para los Yndios, y España
tenia bastante con Cartagena, Portobelo, la Havana,
y santa Martha; á que respondió dho Piloto, que Espa-
ña no les queria quitar su Puerto, sino que como
está en medio del de Cartagena, y Portobelo, quiere se cul-
tive la amistad con ellos, para que si á las embar-
caciones que van de una parte á otra les sucede al-
gun fracaso, ó se ven acosadas de enemigos, tengan este
Puerto donde abrigarse. Preguntandole el citado Piloto
por que no havia ido á bordo á comer que lo haviamos
estado aguardando, respondió, que el Rey no se mueve
de su Casa para ver á nadie, sino que á ella van á bus-
carlo los que lo necesitan, y que assi el no havia de venir
á bordo; que algunas vezes si va ala embarcaciones de
Su amistad con los Yngleses. los Yngleses, por que estos son unos pobres, y buenos amigos
y que les trahen quanto necesitan á buenos precios, y que
assi les venden el Cacao, y Carey á cambio de Ropa, pero
que los españoles son Ricos, y tienen Negros que sacar
oro, y plata de las minas, y que assi se lo havian de pa-
gar á plata efectiva, por que no queria venderles nada
á cambalache de Ropas, ni de otros generos, mostrando
á dho Piloto su baston de puño de oro, con una buena Ca-
ña, diciendole se lo havia Regalado junto con la Patente



que lo embió el Governador dela Jamayca.

Violencia que hizo á nuestra Gente.

No solo manifestó dho Capitan su infidelidad en las expresiones dhas, sino que obligó ala gente aque les diese alos Yndios algunos Cuchillos, quentas, y otras cosas, unas de valde, y otras á cambalache delos Frutos que el quiso, diciendo que alli mandaba, y se havia de hacer quanto el quisiera, como nosotros hacemos ábordo lo que queremos. Con lo que se bolbió nuestra Canoa al Tavegue, al que vinieron esta Tarde dos de Yndios con algunas Gallinas, platanos, y poco Cacao, de que se les compró algo, y lo demas se lo llevaron, haviendo dho antes, que yá todos tenian lizencia del Capitan Pancho para venir á bordo.

Tiros en Tierra y lo que denotan.

Esta noche se oyeron en Tierra dos tiros de Pedrero, q asegura el Practico es señal de alguna novedad, pues son para juntarse los Yndios á Consejo de guerra.

Domingo 18. de Enero.

Otro Tiro en Tierra. Continuacion del Plano, y sondeo.

A las 6. de la mañana se oyó un tiro de Pedrero en Tierra, y pasamos á continuar el Plano del Puerto escondido, y Bateria escocesa, y sacamos el sondéo de él, con el Bote la Lancha, y una Canoa con gente armada, y haviendo buelto al Tavegue alas 7½ dela noche, supimos que no havia venido Yndio alguno ábordo de el como acostumbraban




los dias antecedentes, y se esperaba por la lizencia que para ello tenian de su Capitan.

Lunes 19. de Enero.

Viage ala Ysla de Pinos.

A las 6½ de la mañana salimos para la Ysla de Pinos para hablar al Capitan Joseph de Navaganđi, con el Bote, y la Lancha con 16. Soldados, y sus Tripulaciones armadas, y haviendo llegado àcosa de las 11. se àcercó el

Diligencia para llamar los Yndios.

Bote ala Tierra firme, y se disparáron dos Pedreros para llamar alos Yndios, pero aunque nos mantubimos àguardandolos hasta las 5. de la Tarde ninguno parecio, ni se

No vienen estos.

Regreso al Taveque.

dexó ver Canoa alguna, por lo que nos bolbimos al Taveque donde llegamos al ponerse el Sol.

Reconocimiento de la Ysla de Pinos.

En esta Ysla vimos un Arroyo perenne de muy buena àgua, y en el muchas piedras peladas, que pueden servir para moler à mano, y mucho monte firme, y Cerrado. En la Tierra firme enfrente de ella en el Rio Navaganđi estubo

Antigua Ciudad de Acla.

la antigua Ciudad de Acla, fundada por Vasco Nuñez de Balboa, y los primeros pobladores de este Ysthmo.

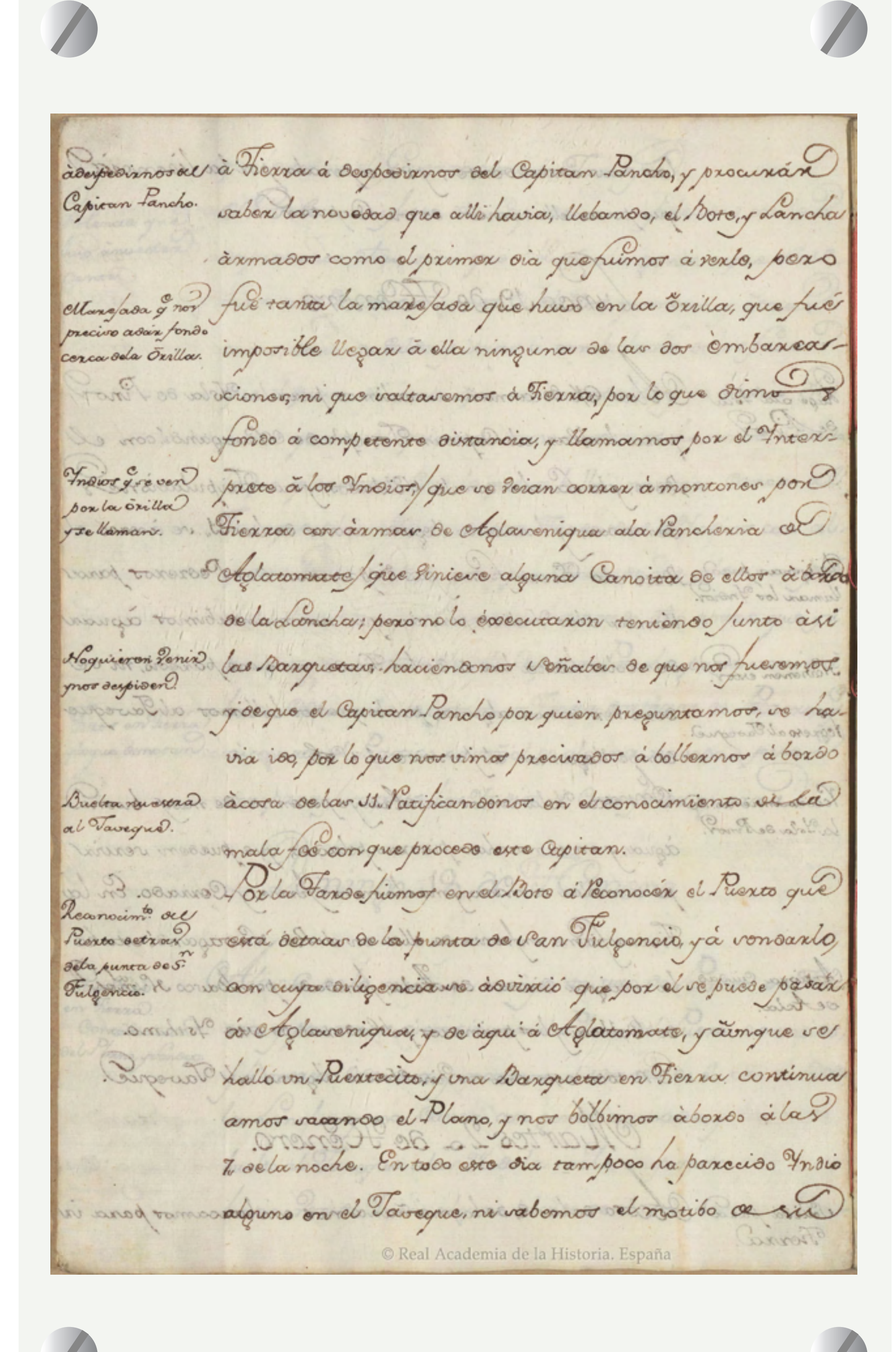
En todo este dia no vino Yndio alguno al Taveque.

Martes 20. de Enero.

Salida para Tierra.

Àcosa de las 8. de la mañana nos embarcamos para ir



à despedirnos del Capitan Pancho.

à Tierra á despedirnos del Capitan Pancho, y procurár saber la novedad que allí havia, llebando, el Bote, y Lancha àrmados como el primer dia que fuimos á verlo, pero

Marejada q. nos precisó à dar fondo cerca dela Orilla.

fué tanta la marejada que huvo en la Orilla, que fué imposible llegar á ella ninguna de las dos embarcaciones, ni que saltasemos á Tierra, por lo que dimos fondo á competente distancia, y llamamos por el Interprete á los Yndios,

Yndios q. se ven por la Orilla y se llaman.

(que se veian correr á montones por Tierra con armas de Aglaseniqua ala Pancheria de Aglatomate) que viniese alguna Canoita de ellos á bordo de la Lancha; pero no lo executaron teniendo junto à si

No quisieron venir y nos despiden.

las Barquetas, haciendonos señales de que nos fuesemos, y de que el Capitan Pancho por quien preguntamos, se havia ido, por lo que nos vimos precisados á bolvernos á bordo

Buelta nuestra al Tasegue.

àcosa de las 11. Ratificandonos en el conocimiento de la mala feé conque procede este Capitan.

Reconocim.to del Puerto detras dela punta de S.n Fulgencio.

Por la Tarde fuimos en el Bote á Reconocér el Puerto que está detras de la punta de San Fulgencio, y á sondarlo con cuya diligencia se advirtió que por el se puede pasar á Aglaseniqua, y de aquí á Aglatomate, y aunque se halló un Puertecito, y una Barqueta en Tierra continuamos sacando el Plano, y nos bolbimos àbordo á las 7. dela noche. En todo este dia tampoco ha parecido Yndio alguno en el Tasegue, ni sabemos el motibo de su




2°

Retirada, y en vista de que el Capitan Joseph de Navagandí
no viene, resolvimos salir de este Puerto el siguiente al amanecer.

Miercoles 21. de Henero.

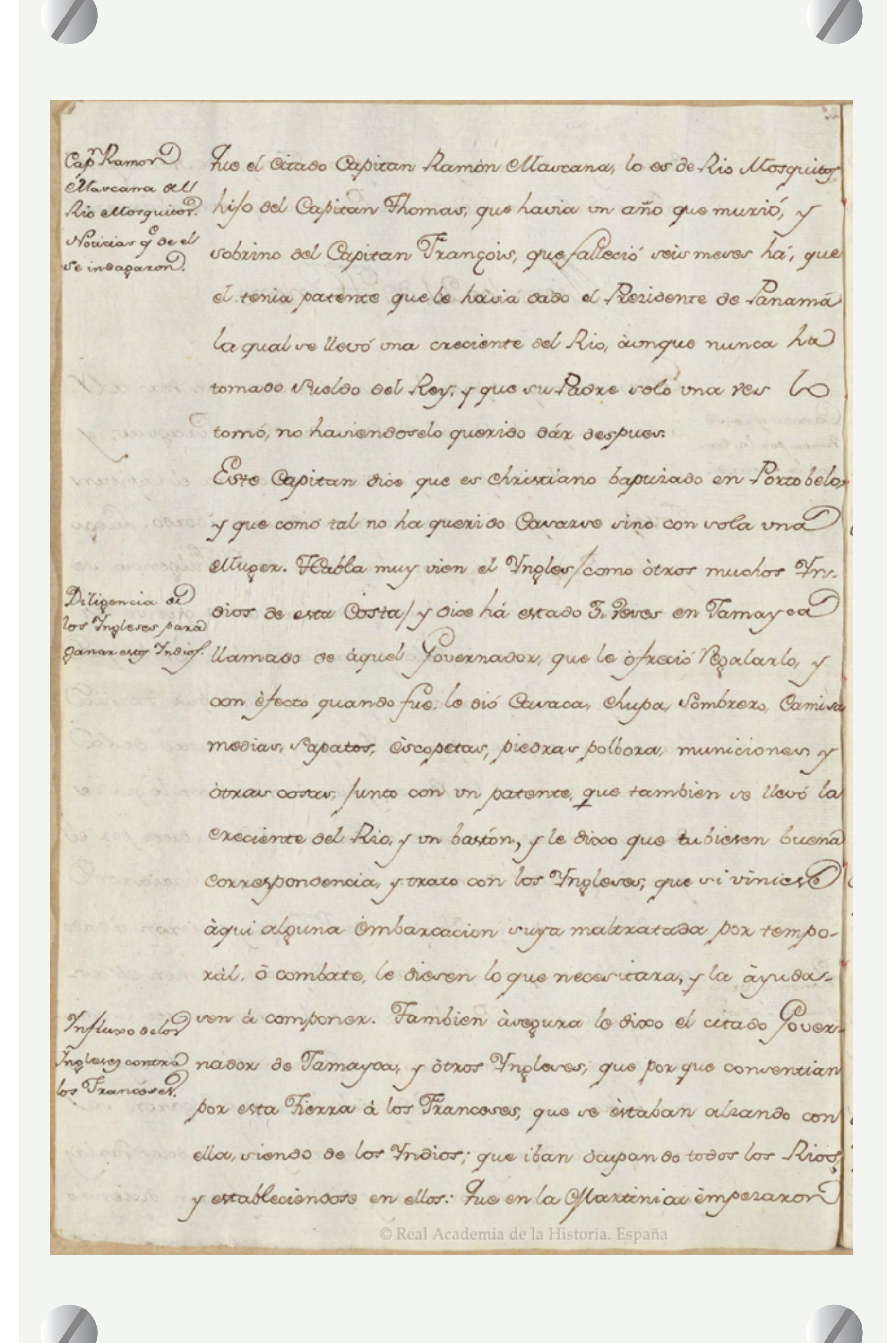
Canoas que se vieron por la Canal de Navardí.

Estando promptos para levarnos, se dejaron ver al
àmanecer por la Canál de Navardí, siete Piraguas, y
Canoas de Yndios, por lo que discurriendo ser el Capitan
Joseph, lo suspendimos hasta ver si venian àbordo. Luego
que las Piraguas llegaron ala punta de S.n Fulgencio, se
detubieron mucho rato al abrigo de ellas, hasta que se les
disparó un pedrero sin bala para llamarlas, con lo que
poco despues fueron saliendo, y una de ellas que traìa
Bandera se enderezó para el Jabeque, y à la mitad de la
distancia levantó los Remos, y hizo llamada, con lo que se
despachó immediatamente el Bote con el Interprete, por el
qual àsegurados de nuestra buena intencion, àrriaron
su Bandera, que èra Ynglesa de S.n Jorge, y vinieron àbordo

Vienen à bordo quatro Yndios

quatro Yndios que supimos ser el Capitan Ramon Mar-
cana, el Capitan Pancho Sanz, un hermano de este llama-
do Vizente, y un mestizo nombrado Fernando su Interprete
que habla muy bien el Español, luego que llegaron, se
les àgasajó, Regaló, y dió de almorzár, y haciendoles varias
preguntas con el mejor modo, y disimulo, fueron diciendo



Cap.n Ramon Marcana del Rio Mosquitos. Noticias q.e de el se indagaron.

Fue el citado Capitan Ramon Marcana, lo es de Rio Mosquitos, hijo del Capitan Thomas, que havia un año que murió, y sobrino del Capitan François, que fallecio seis meses há, que el tenia patente que le havia dado el Presidente de Panamá la qual se llevó una creciente del Rio, aunque nunca ha tomado sueldo del Rey, y que su Padre solo una vez lo tomó, no haviendoselo querido dár despues.

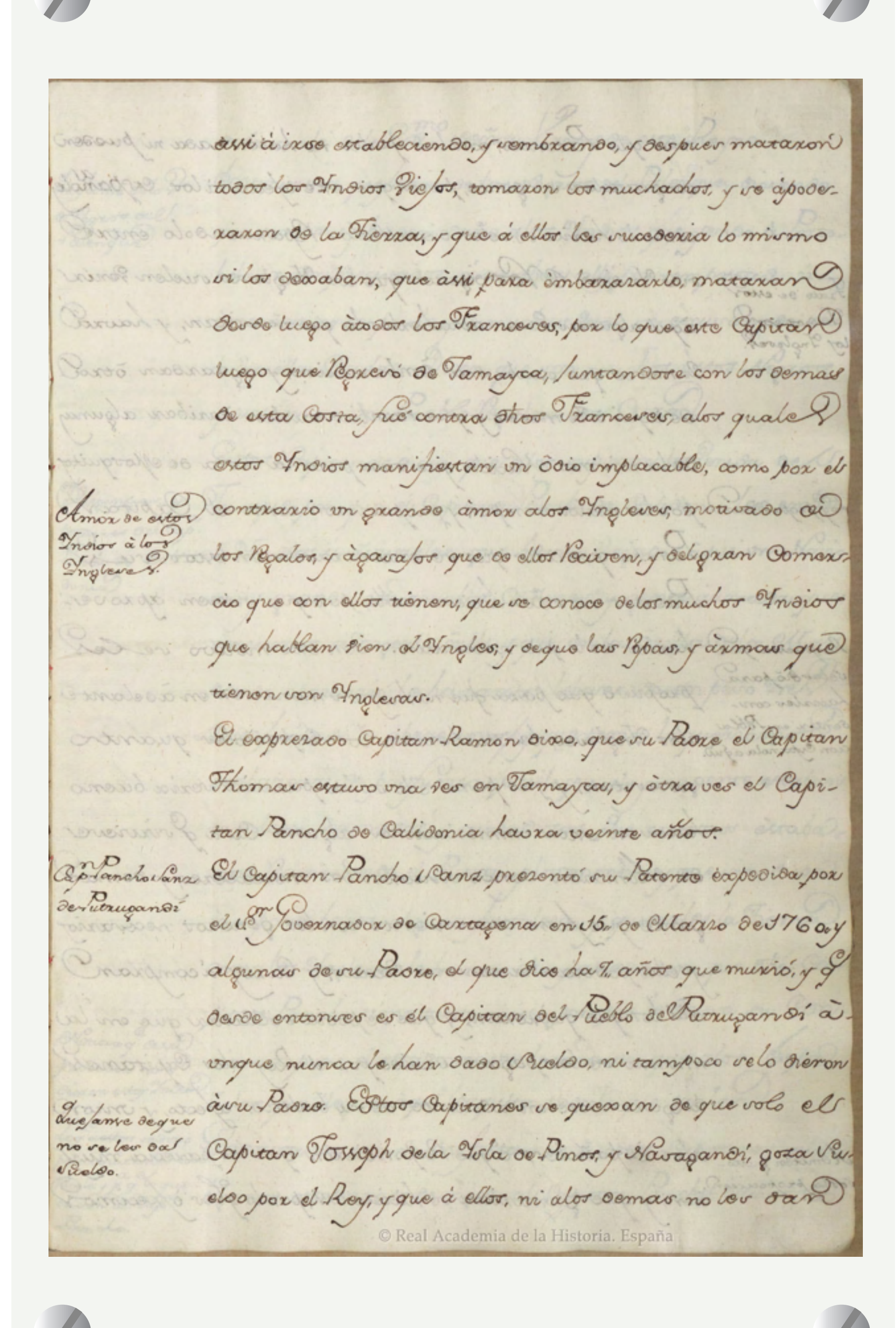
Este Capitan dice que es christiano baptizado en Portobelo, y que como tal no ha querido casarse sino con sola una Muger. Habla muy bien el Ingles (como otros muchos In-

Diligencia de los Ingleses para ganar estos Indios.

dios de esta Costa) y dice há estado 3. veces en Jamayca llamado de aquel Governador, que le ofreció Regalarlo, y con efecto quando fue, le dió Casaca, chupa, Sombrero, Camisa medias, Sapatos, escopetas, piedras, polbora, municiones, y otras cosas, junto con un patente, que tambien se llevó la creciente del Rio, y un bastón, y le dixo que tubiesen buena correspondencia, y trato con los Ingleses; que si viniese aqui alguna embarcacion suya maltratada por temporal, ò combate, le diesen lo que necesitara, y la ayuda-

Influxo de los Ingleses contra los Franceses.

sen à componer. Tambien asegura lo dixo el citado Governador de Jamayca, y otros Ingleses, que porque consentian por esta Tierra à los Franceses, que se estaban alzando con ella, siendo de los Indios; que iban ocupando todos los Rios, y estableciendose en ellos. Que en la Martinica emperaron



assi à irse estableciendo, y sembrando, y despues mataron
todos los Yndios Viejos, tomaron los muchachos, y se àpoder-
raron de la Tierra, y que à ellos les succederia lo mismo
si los dexaban, que assi para embarazarlo, mataron
desde luego à todos los Franceses, por lo que este Capitan
luego que bolvió de Jamayca, juntandose con los demas
de esta Costa, fué contra estos Franceses, alos quales
estos Yndios manifiestan un òdio implacable, como por el
contrario un grande àmor alos Yngleses, motivado de
los Regalos, y àgasajos que de ellos Reciben, y del gran Comer-
cio que con ellos tienen, que se conoce delos muchos Yndios
que hablan bien el Yngles, y deque las Ropas, y àrmas que
tienen son Inglesas.

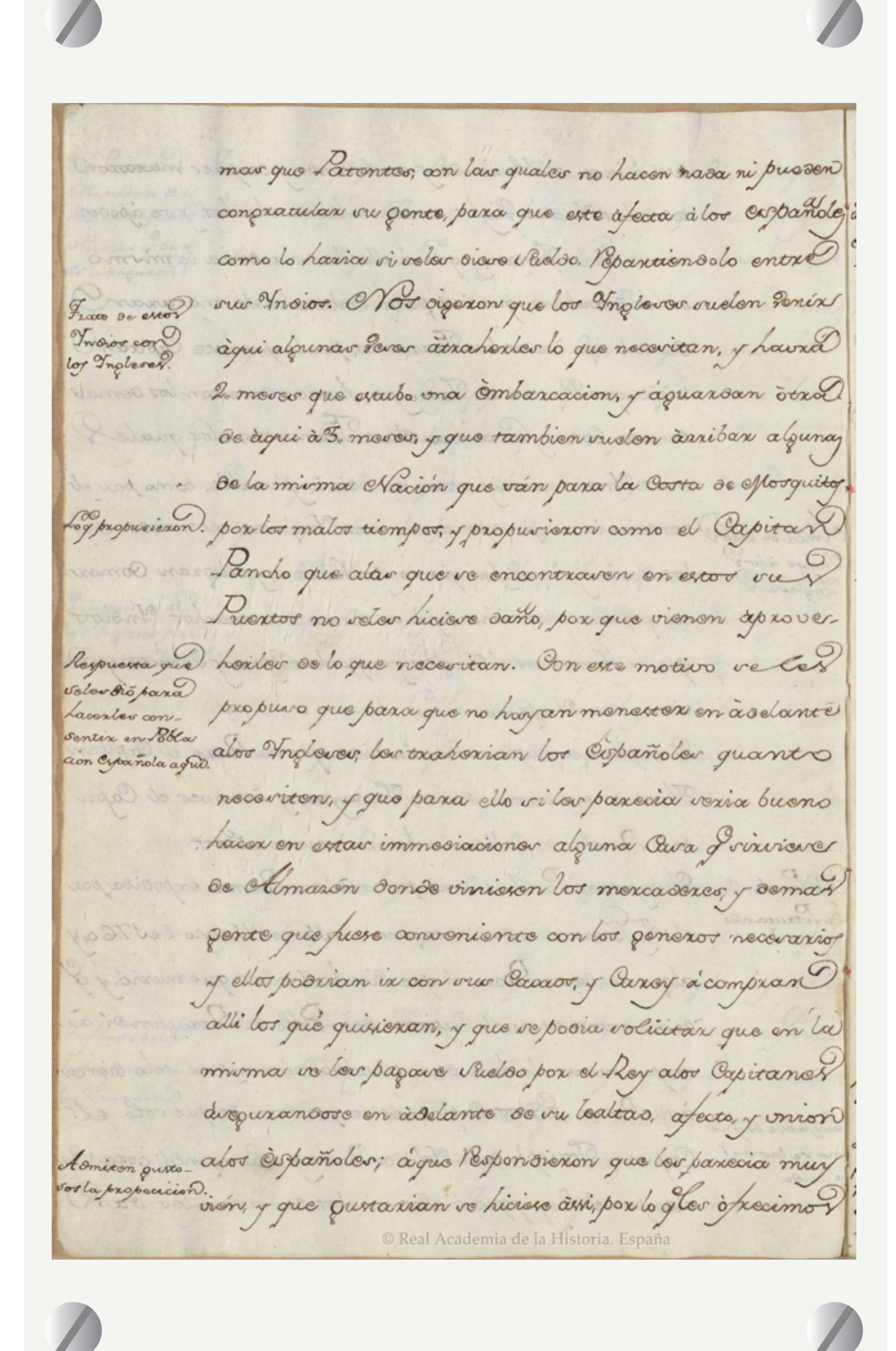
Amor de estos Yndios à los Ingleses.

El expresado Capitan Ramon dixo, que su Padre el Capitan
Thomas estuvo una vez en Jamayca, y òtra vez el Capi-
tan Pancho de Calidonia havra veinte años.

Capn Pancho Sanz de Putrugandí

El Capitan Pancho Sanz presentó su Patente expedida por
el Sr Governador de Cartagena en 15. de Marzo de 1760. y
algunas de su Padre, el que dice ha 7. años que murió, y que
desde entonces es el Capitan del Pueblo de Putrugandí à-
unque nunca le han dado Sueldo, ni tampoco se lo dieron
à su Padre. Estos Capitanes se quexan de que solo el
Capitan Joseph de la Ysla de Pinos, y Navagandí, goza Su-
eldo por el Rey, y que à ellos, ni alos demas no les dan

Quejanse de que no se les dà Sueldo.



mas que Patentes, con las quales no hacen nada ni pueden
congratular su gente, para que este afecta à los Españoles
como lo haria si seles diese Sueldo. Repartiendolo entre
sus Indios. Nos dixeron que los Ingleses suelen venir

Trato de estos Indios con los Ingleses.

àqui algunas vezes àtraherles lo que necesitan, y havrà
2. meses que estubo una èmbarcacion, y àguardan otra
de àqui à 3. meses, y que tambien suelen àrribar algunas
de la misma Nacion que vàn para la Costa de Mosquitos

Lo q. propusieron.

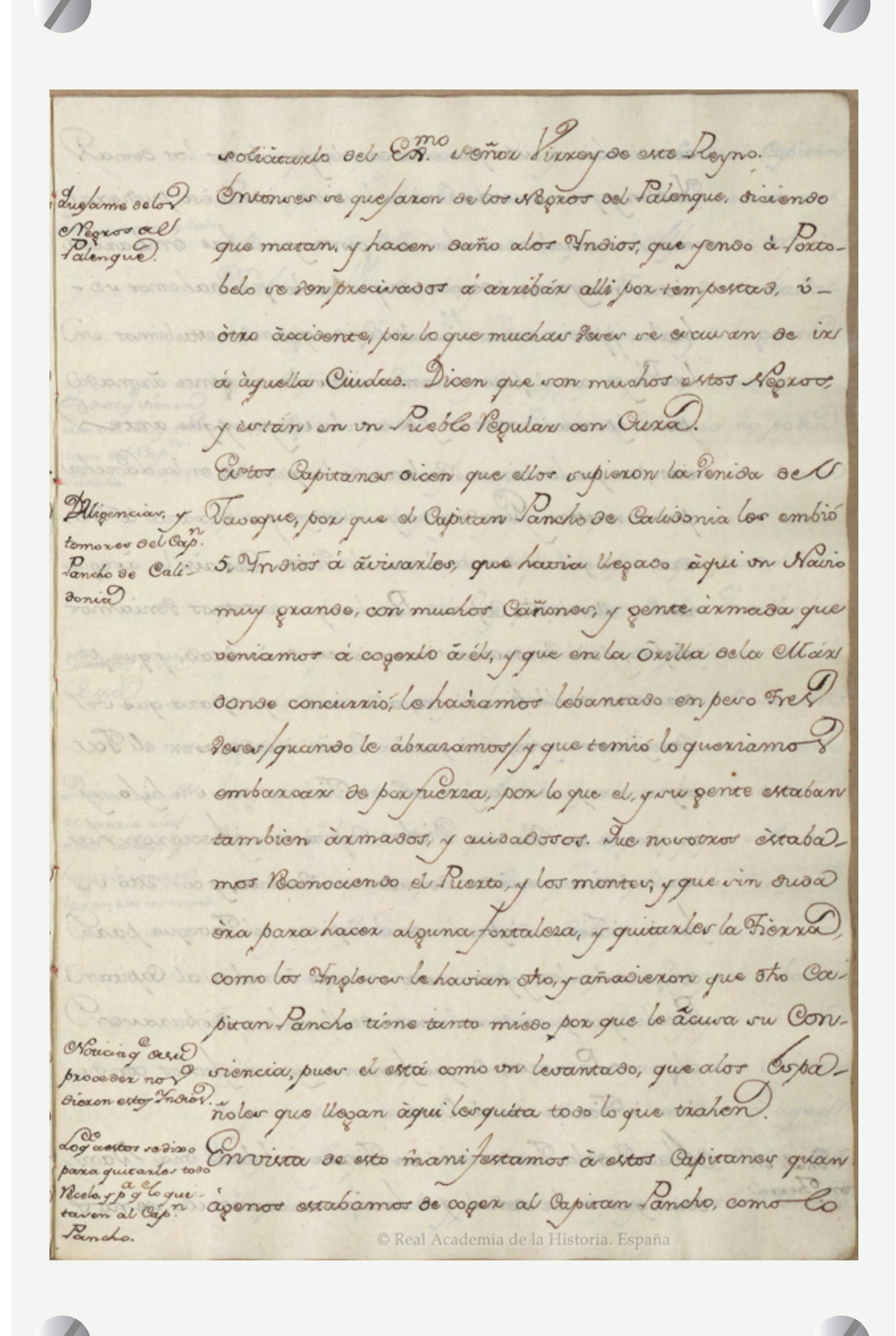
por los malos tiempos, y propusieron como el Capitan
Pancho que alas que se encontrasen en estos sus
Puertos no seles hiciese daño, por que vienen àprove-
charles de lo que necesitan. Con este motivo se les

Respuesta que seles dió para hacerles con-sentir en Poblacion Española aqui.

propuso que para que no hayan menester en àdelante
alos Ingleses, les traherian los Españoles quanto
necesiten, y que para ello si les parecia seria bueno
hacer en estas immediaciones alguna Casa q. sirviese
de Almazén donde viniesen los mercaderes, y demas
gente que fuese conveniente con los generos necesarios
y ellos podrian ir con sus Cacaos, y Carey à comprar
alli los que quisieran, y que se podia solicitar que en la
misma se les pagase Sueldo por el Rey alos Capitanes
àsegurandose en àdelante de su lealtad, afecto, y union

Admiten gustosos la proposicion.

alos èspañoles; à que Respondieron que les parecia muy
bien, y que gustarian se hiciese àssi, por lo q. les òfrecimos



solicitarlo del Ex.mo señor Virrey de este Reyno.

Quejanse delos Negros del Palenque.

Entonces se quejaron de los Negros del Palenque, diciendo que matan, y hacen daño alos Yndios, que yendo à Portobelo se son precisados á arribàr allì por tempestad, ù òtro àccidente, por lo que muchas veces se escusan de ir á àquella Ciudad. Dicen que son muchos estos Negros, y estàn en un Pueblo Regular con Cura.

Diligencias, y temores del Cap.n Pancho de Caledonia.

Estos Capitanes dicen que ellos supieron la venida del Tavoque, por que el Capitan Pancho de Caledonia los embió 5. Yndios á avisarles, que havia llegado àqui un Navio muy grande, con muchos Cañones, y gente àrmada que veniamos á cogerlo à él, y que en la orilla dela Mar donde concurrio, lo haviamos lebantado en peso tres veces (quando le abrazamos) y que temio lo queriamos embarcar de por fuerza, por lo que el, y su gente estaban tambien àrmados, y cuidadosos. Que nosotros estabamos reconociendo el Puerto, y los montes, y que sin duda era para hacer alguna fortaleza, y quitarles la Tierra como los Yngleses le havian echo, y añadieron que dho Capitan Pancho tiene tanto miedo por que le acusa su Conciencia, pues el està como un levantado, que alos Españoles que llegan àqui les quita todo lo que trahen.

Noticia q.e del su proceder nos dieron estos Yndios.

Lo q.e aestos se dixo para quitarles todo recelo, y p.a q.e lo quitaren al Cap.n Pancho.

En vista de esto manifestamos à estos Capitanes quan àgenos estabamos de coger al Capitan Pancho, como lo

àcreditaba nuestro proceder con él, y con todos los demas
Yndios, y que si nuestra venida huviera sido á èso, pudieras-
mos haver trahido mucha mas gente, y muchas èmbarcas.
ciones mayores, àdemas de que con la que trahemos so-
braba, y pudieramos haverlo cogido quando estubimos en
la Playa con él, pues teniamos àlli sobrada gente àrmada
para àpoderarnos de él, y de toda la suya, y que àntes
vien, por que los vimos Recelosos de la que iba en la Lancha
para nuestra Guardia, no quisimos que Pasara à Tie-
rra, sino que se mantuviera ala Vista. Que àssi lo àsegu-
raran ellos à dho Capitan Pancho, que nosotros veniamos
de paz, y con verdaderas intenciones de àmistad, y que po-
dia èstar de ello bien cierto, añadiendo, que para que se
Certificase mejor, si el queria venir àbordo àver el Tas-
vegue, me quedaria yo solo en Tierra con su hijo, y
su gente en Rehenes. Dichos Capitanes òfrecieron ha-
cerlo àssi, convencidos de nuestras Razones, y con esto se
fueron à Tierra, disponiendo el Capitan del Tavegue para
congratularlos, y procurar con esto àtraher al Capitan
Pancho, que quando salieron de él se les disparasen
algunos Pedreros, de que fueron muy satisfechos condu-
cidos à Tierra en el Bote.

Señal en
en Tierra.

Alas 2. dela Tarde se vió en Tierra àrbolada una Ban-
dera, que es la señal que haviamos convenido se nos

hiciera para que fuesemos allá, y viniera á bordo el Capitán
Pancho, por lo que immediatamente nos embarcamos en

Ida nuestra allá.

el Bote con 6. Soldados, mandados por el Alferez de Navio
Dn. Antonio Villavicencio, y saltamos á Tierra, donde hallas-
mos algunos Indios armados de Calidonia, y de la gente
de los Capitanes Ramon, y Sanz, y poco despues vinieron estos

Indios qe. vienen ala orilla, y escusa del Capn. Pancho.

y nos dixeron, que el Capitan Pancho de Calidonia no podia
venir porque estaba enfermo, por lo que conociendo ser escusa
para no venir ala playa, y deseando por todos medios atra-
herlo ala amistad de los Españoles, por lo que pueda im-
portar al servicio del Rey, y seguridad de sus Vasallos, les

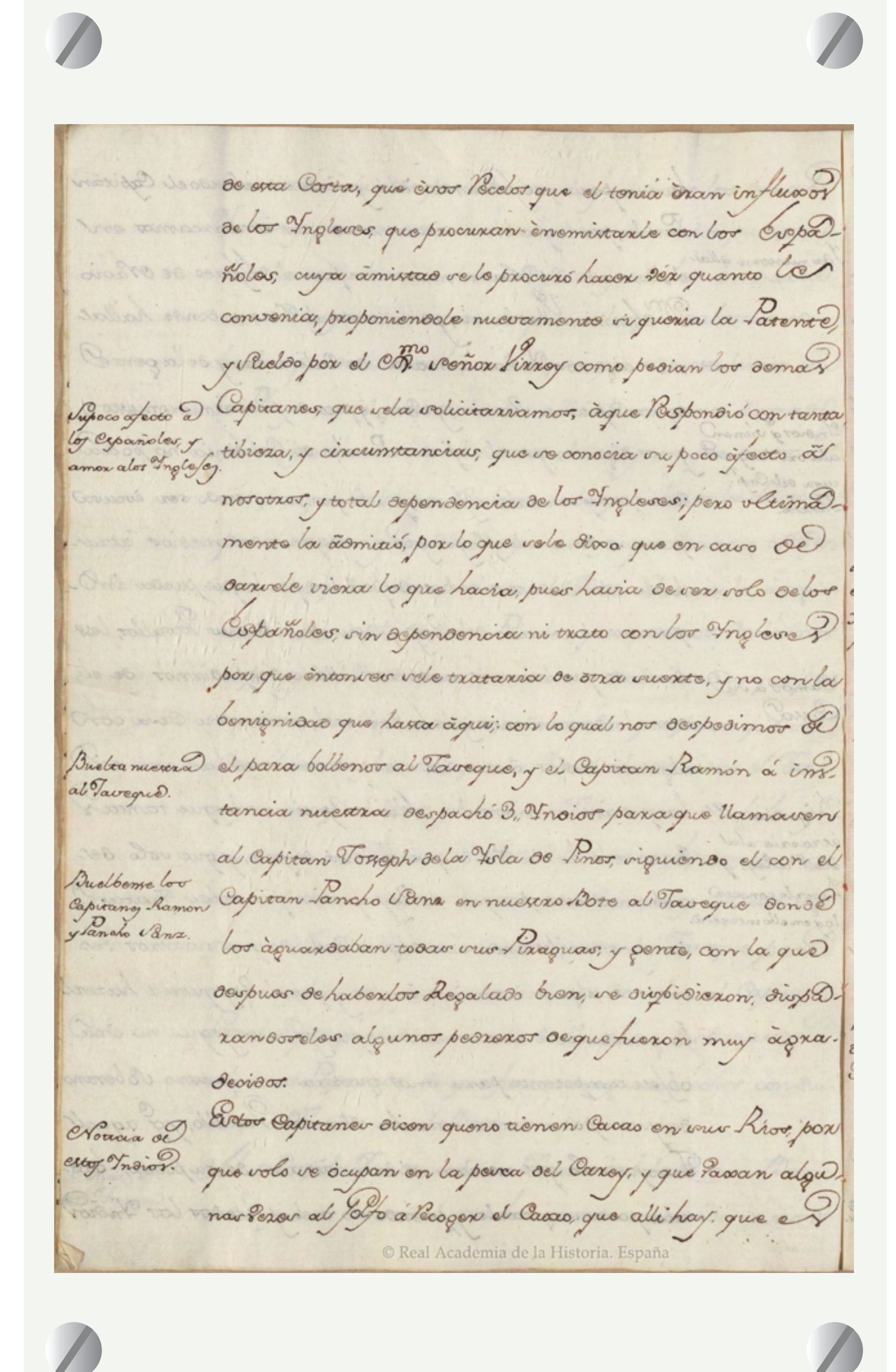
Vamos á su Cassa.

diximos que iriamos nosotros allá á despedirnos de el,
como lo executamos, y lo hallamos bueno en su Casa con
algunos Indios armados, sentado en una hamaca, en

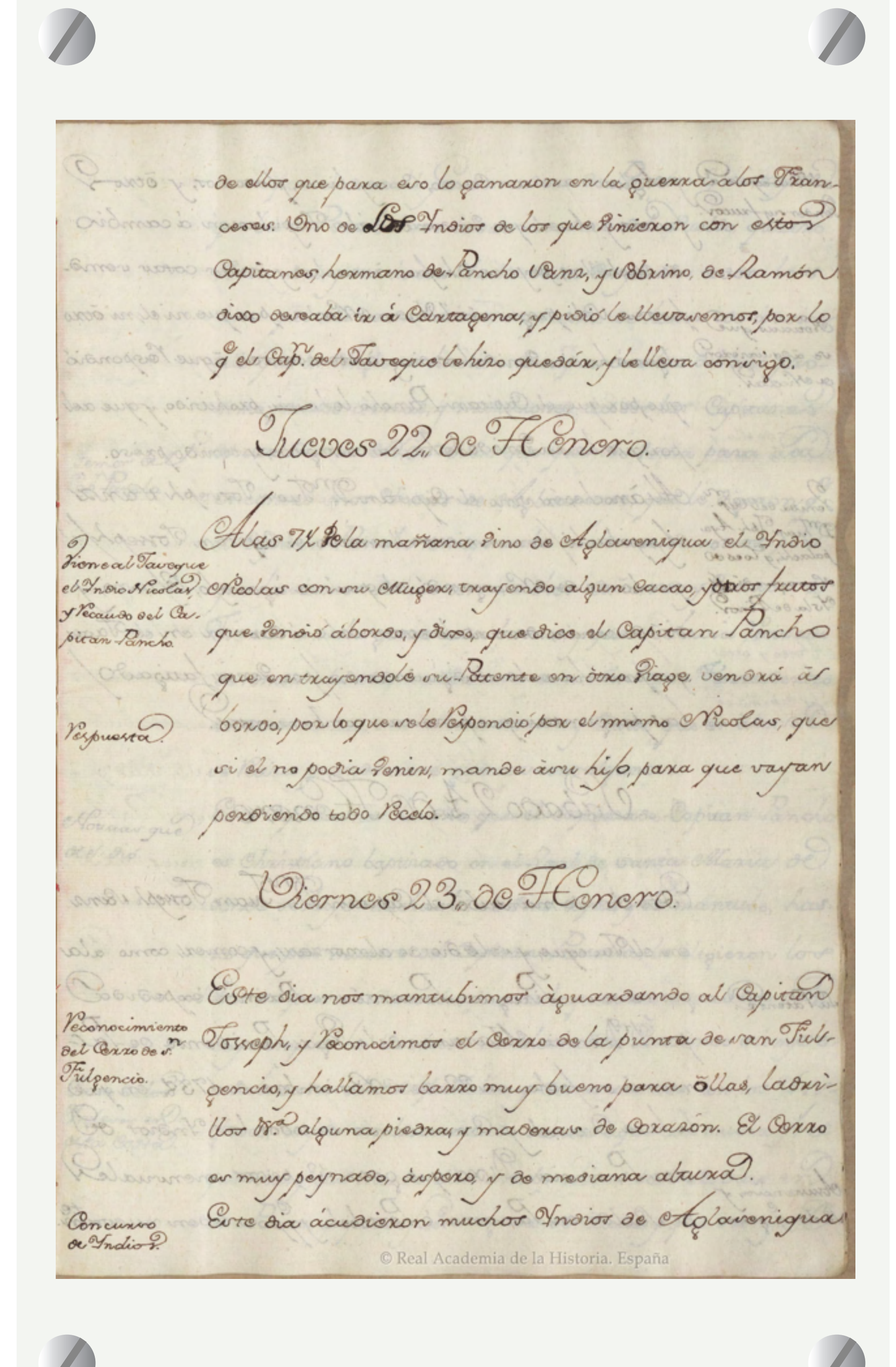
Diligenciar pa. atraerle ala obedia. al Rey, y hacerle conocer lo qe. en ello interesa.

la que assi se mantubo. Alli le repetimos lo que tantas
vezes se le havia dicho de que ibamos de páz, y que solo de-
seabamos esta, porque el Rey queria que se les tratas-
sen, y manifestando aun algun Recelo de que nosotros te-
niamos alguna intencion oculta, y que el Rey queria hazer-
le guerra se le hizo conocer su poca fuerza, y que no era
objeto competente para una guerra con nuestro Soberano
de quien podia tener á mucha dicha ser Vasallo, y que aquel
Navegue solo que no era ni aun asomo de su poder, bas-
taba para sugetarlo, y prenderlo á el, y á todos los Indios





de esta Carta, que sus Recelos que el tenia eran influxos
de los Ingleses, que procuran enemistarle con los Espa-
ñoles, cuya amistad se le procuró hacer ver quanto le
convenia, proponiendole nuevamente si queria la Patente
y Sueldo por el Exmo señor Virrey como pedian los demas
Su poco afecto à los Españoles, y amor à los Ingleses. Capitanes, que se la solicitariamos, à que Respondio con tanta
tibieza, y circunstancias, que se conocia su poco afecto à
nosotros, y total dependencia de los Ingleses; pero ultima-
mente la admitió, por lo que se le dixo que en caso de
darsele viera lo que hacia, pues havia de ser solo de los
Españoles, sin dependencia ni trato con los Ingleses,
por que entonces se le trataria de otra suerte, y no con la
benignidad que hasta aqui; con lo qual nos despedimos de
Buelta nuestra al Tavegue. el para bolvernos al Tavegue, y el Capitan Ramón á ins-
tancia nuestra despachó 3,, Indios para que llamasen
al Capitan Joseph de la Ysla de Pinos, siguiendo el con el
Buelbense los Capitanes Ramon y Pancho Sanz. Capitan Pancho Sanz en nuestro Bote al Tavegue donde
los aguardaban todas sus Piraguas, y gente, con la que
despues de haberlos Regalado bien, se dispidieron, dispa-
randoseles algunos pedreros de que fueron muy agra-
decidos.
Noticia de estos Indios. Estos Capitanes dicen que no tienen Cacao en sus Rios, por
que solo se ocupan en la pesca del Carey, y que passan algu-
nas vezes al Golfo á Recoger el Cacao, que alli hay, que e-



de ellos que para eso lo ganaron en la guerra à los Franceses. Uno de los Indios de los que vinieron con estos Capitanes, hermano de Pancho Sanz, y Sobrino de Ramón dixo deseaba ir à Cartagena, y pidió le llevaremos, por lo q. el Cap.n del Taveque le hizo quedar, y le lleva consigo.

Jueves 22. de Henero.

Viene al Taveque el Indio Nicolas y recado del Capitan Pancho.

A las 7½ de la mañana vino de Aglavenigua el Indio Nicolas con su Muger, trayendo algun cacao, y otros frutos que vendió à bordo, y dixo, que dice el Capitan Pancho que en trayendole su Patente en otro viage, vendrá à bordo, por lo que se le respondió por el mismo Nicolas, que si el no podia venir, mande à su hijo, para que vayan perdiendo todo recelo.

Respuesta.

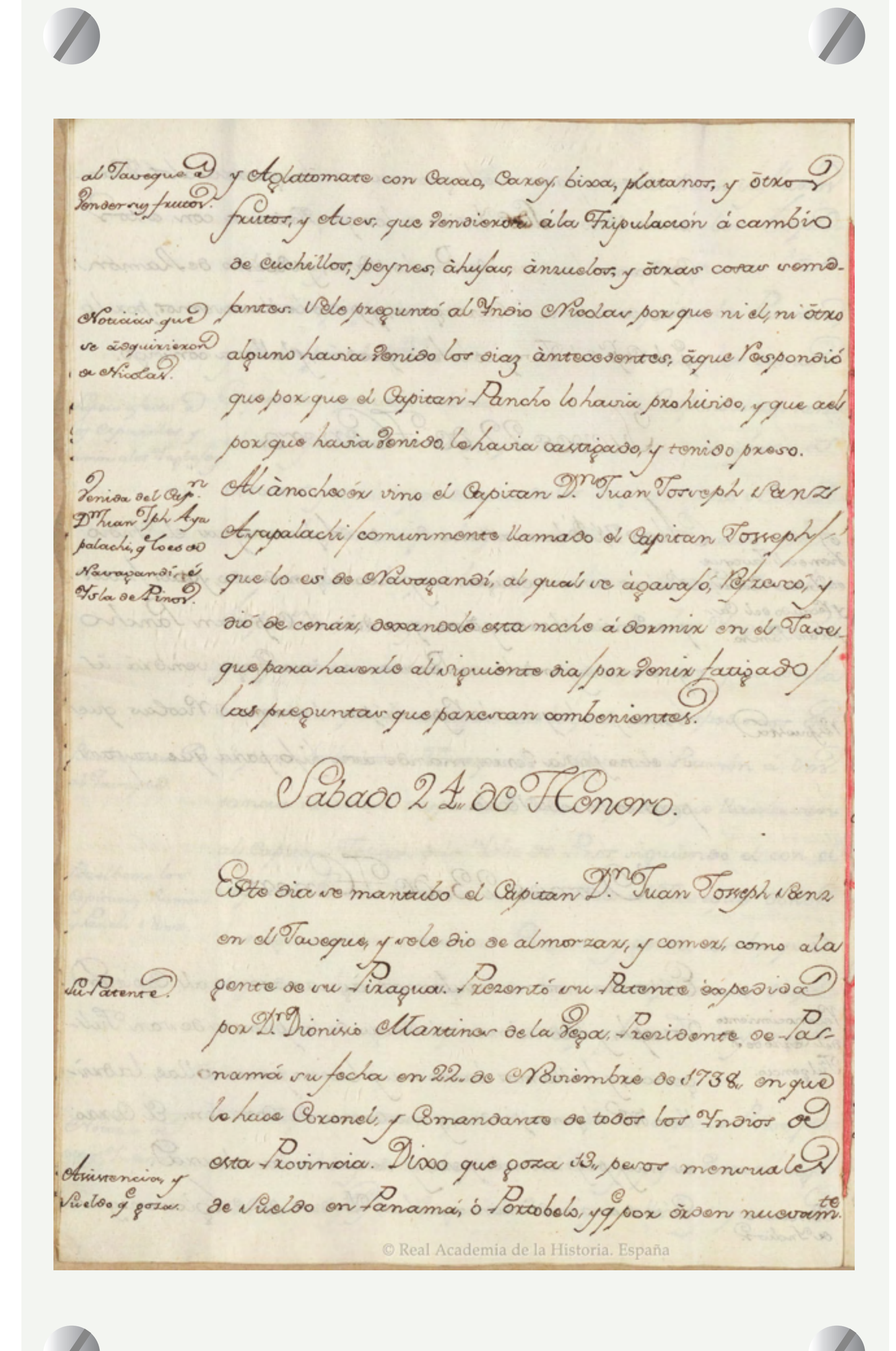
Viernes 23. de Henero.

Reconocimiento del Cerro de S.n Fulgencio.

Este dia nos mantubimos àguardando al Capitan Joseph, y reconocimos el Cerro de la punta de san Fulgencio, y hallamos barro muy bueno para ollas, ladrillos &c.a alguna piedra, y maderas de corazón. El Cerro es muy peynado, àspero, y de mediana altura.

Concurso de Indios.

Este dia acudieron muchos Indios de Aglavenigua



al Taveque de vender sus frutos. — y Aglatomate con Cacao, Caxes, bixa, platanos, y otros frutos, y Aves, que vendieron á la Tripulacion á cambio de cuchillos, peynes, ahujas, anzuelos, y otras cosas semejantes. Se le preguntó al Yndio Nicolas, por que ni el, ni otro alguno havia venido los diaz antecedentes, á que respondió que por que el Capitan Pancho lo havia prohivido, y que ael por que havia venido, lo havia castigado, y tenido preso.

Noticias que se adquirieron de Nicolas.

Venida del Capn. Dn. Juan Jph. Ayapalachi, que lo es de Navagandí, é Ysla de Pinos. — Al anochecer vino el Capitan Dn. Juan Joseph Sanz Ayapalachi (comunmente llamado el Capitan Joseph) que lo es de Navagandí, al qual se agasajó, refresco, y dió de cenar, dexandolo esta noche á dormir en el Taveque para hacerle al siguiente dia (por venir fatigado) las preguntas que pareceran combenientes.

Sabado 24 de Henero.

Este dia se mantubo el Capitan Dn. Juan Joseph Sanz en el Taveque, y se le dio de almorzar, y comer, como ala gente de su Piragua. Presentó su Patente expedida por Dn. Dionisio Martinez de la Vega, Presidente de Panamá su fecha en 22. de Noviembre de 1738, en que lo hace Coronel, y Comandante de todos los Yndios de esta Provincia. Dixo que goza 13. pesos mensuales de sueldo en Panamá, ó Portobelo, y que por orden nuevamente

Su Patente.

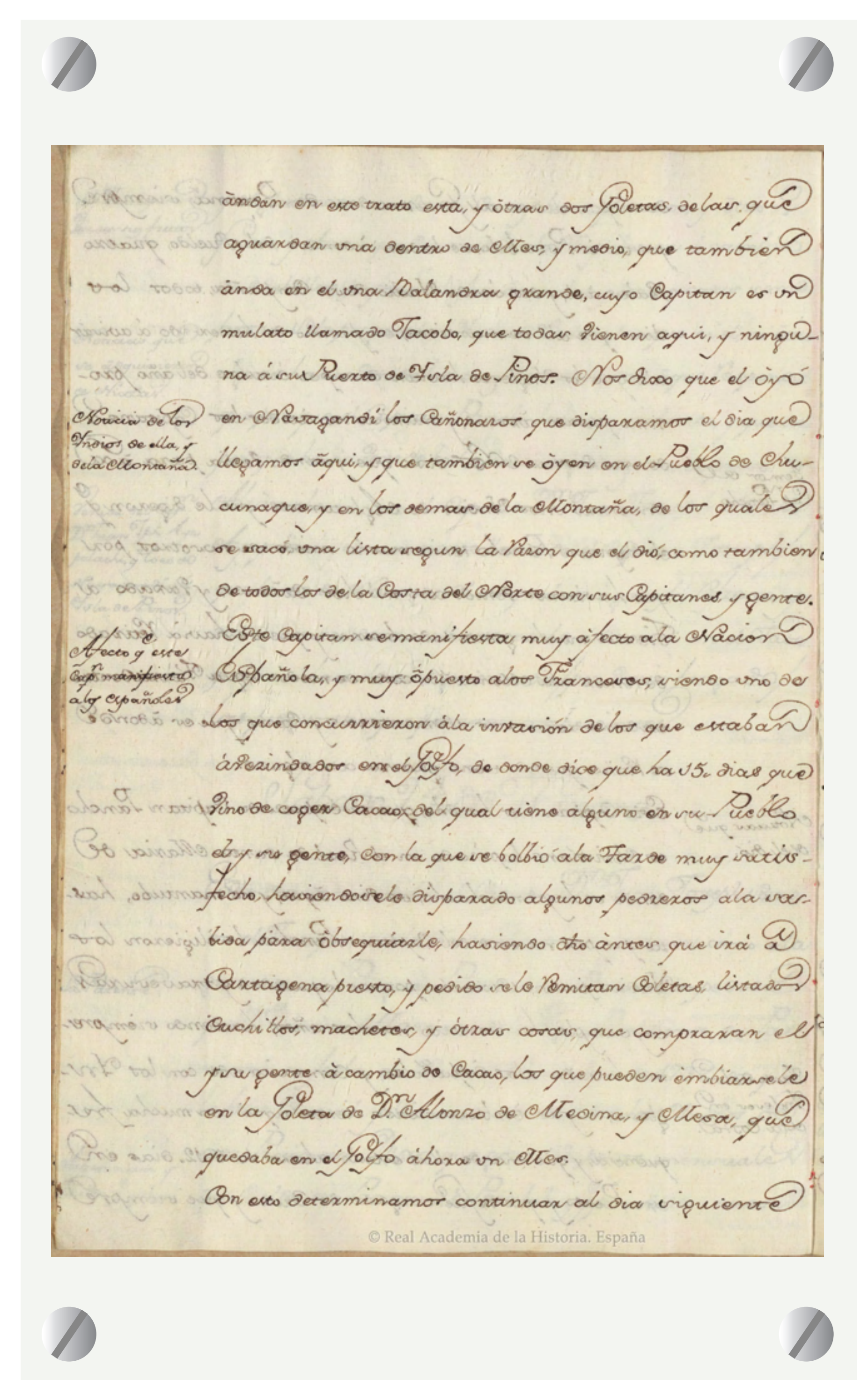
Asistencia, y sueldo que goza.

dada por el actual Governador de Panamá, siempre
que bá à Portobelo, se le dan àdemas del Sueldo, quatro
Reales à el, y dos àcada Indio de su Compañia, todos los
dias que alli se mantiene, en premio de haver ido à avisar
alli que los Ingleses havian dado por octubre del año pro-
ximo pasado àrmas, y municiones àtodos los Capitanes
de esta Costa. Nos dixo que quando venia para àcà
encontró unos Indios de Aglatomate, que le dixeron q.
el Capitan Pancho tenia mucho miedo de nosotros, por
que haviamos venido con muchos Cañones, y pasado àsi
Tierra mucha gente toda buena, y que se havia retirado
de temor ala Montaña, cosa de media legua tierra dentro
en donde tienen sus sementeras, y Casas, que es àdonde
se retira quando tiene guerra con alguno.
Este Capitan nos ha dho, que el expresado Capitan Pancho
es Christiano baptizado en el Real de santa Maria de
donde se huyó muchacho, se vino àqui, y se mantubo, has-
ta que por muerte del Capitan Panchia, le èligieron los
Indios por su Succesor, por su loquacidad y travesuras,
cuyo empleo ha exercido muchos años, haciendo siempre
mucho daño alos Españoles, y Comerciando con los In-
gleses, cuyas èmbarcaciones vienen aqui con mucha fre-
quencia, y que una de ellas estubo ahora 10. ó 12. dias en
este Puerto, y que se fue cargada de Cacao, y que siempre

Temor al Cap.n Pancho.

Noticias que ... el dió.

Trato de los Ingleses en esta Costa.



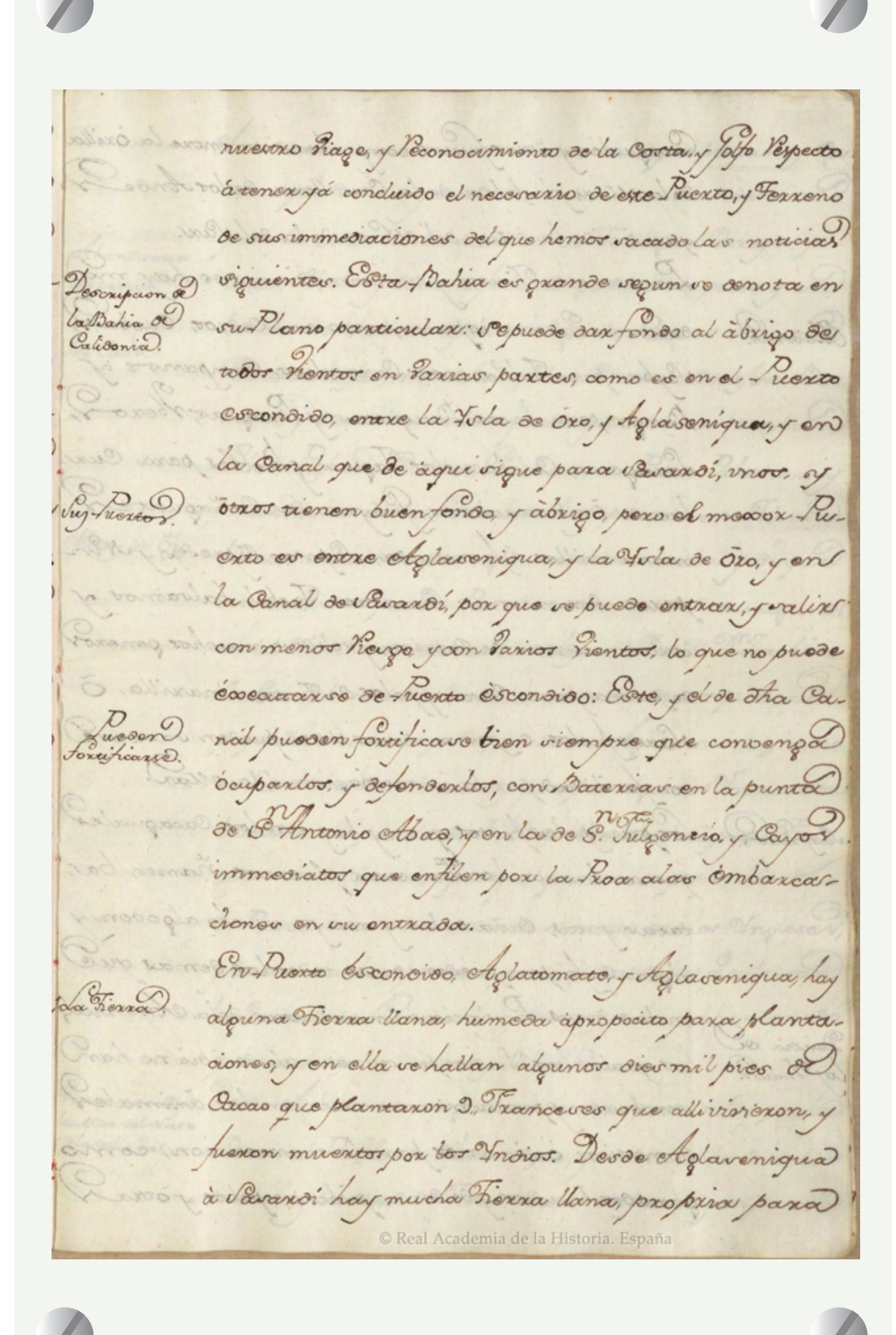
ándan en este trato esta, y otras dos Goletas de las que
aguardan una dentro de Mes y medio, que tambien
ánda en el una Balandra grande, cuyo Capitan es un
mulato llamado Jacobo, que todas vienen aqui, y ningu-
na á su Puerto de Ysla de Pinos. Nos dixo que el óyó

Noticia de los Indios de ella, y de la Montaña.

en Navagandí los Cañonazos que disparamos el dia que
llegamos āqui, y que tambien se óyen en el Pueblo de Chu-
cunaque, y en los demas de la Montaña, de los quales
se sacó una lista segun la razon que el dió, como tambien
de todos los de la Costa del Norte con sus Capitanes y gente.

Afecto q este Capn. manifiesta alos Españoles

Este Capitan se manifiesta muy áfecto ala Nacion
Española, y muy ōpuesto alos Franceses, siendo uno de
los que concurrieron ála invasion de los que estaban
ávezindados en el Golfo, de donde dice que ha 15. dias que
vino de coger Cacao, del qual tiene alguno en su Pueblo
el, y su gente, con la que se bolbió ala Tarde muy satis-
fecho, haviendosele disparado algunos pedreros ala vas-
bisa para ōbsequiarle, haviendo dho ántes que irá á
Cartagena presto, y pedido se le remitan Coletas, listados
Cuchillos, machetes, y otras cosas, que compraran el
y su gente à cambio de Cacao, los que pueden embiarsele
en la Goleta de Dn. Alonzo de Medina, y Mesa, que
quedaba en el Golfo áhora un Mes.
Con esto determinamos continuar al dia siguiente



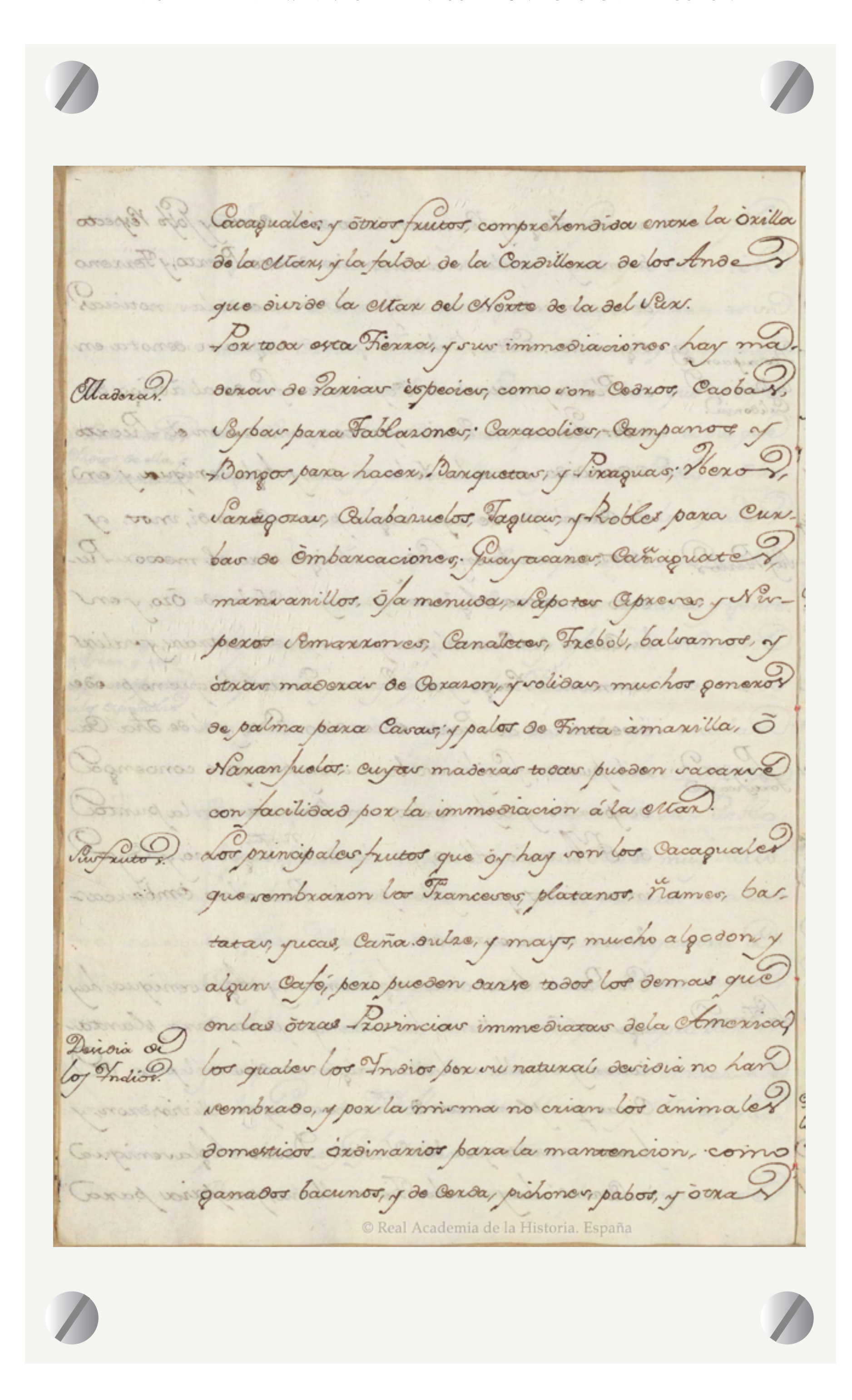
nuestro Viage, y Reconocimiento de la Costa, y Golfo Respecto
á tener yá concluido el necesario de este Puerto, y Terreno
de sus immediaciones del que hemos sacado las noticias
siguientes. Esta Bahia es grande segun se denota en
su Plano particular: Se puede dar fondo al ábrigo de
todos Vientos en varias partes, como es en el Puerto
escondido, entre la Ysla de Oro, y Aglaseniqua, y en
la Canal que de àqui sigue para Savardi, unos, y
otros tienen buen fondo, y ábrigo, pero el mejor Pu-
erto es entre Aglaseniqua, y la Ysla de Oro, y en
la Canal de Savardi, por que se puede entrar, y salir
con menos Riesgo y con varios Vientos, lo que no puede
executarse de Puerto escondido: Este, y el de dha Ca-
nal pueden fortificarse bien siempre que convenga
ocuparlos, y defenderlos, con Baterias en la punta
de Sn Antonio Abad, y en la de S. Fulgencio, y Cayos
immediatos que enfilen por la Proa alas Embarcas-
ciones en su entrada.
En Puerto Escondido, Aglatomate, y Aglaseniqua, hay
alguna Tierra llana, humeda àproposito para planta-
ciones, y en ella se hallan algunos diez mil pies de
Cacao que plantaron D. Franceses que alli vivieron, y
fueron muertos por los Yndios. Desde Aglaseniqua
à Savardi hay mucha Tierra llana, proprìa para

Descripcion de la Bahia de Calidonia.

Sus Puertos.

Pueden fortificarse.

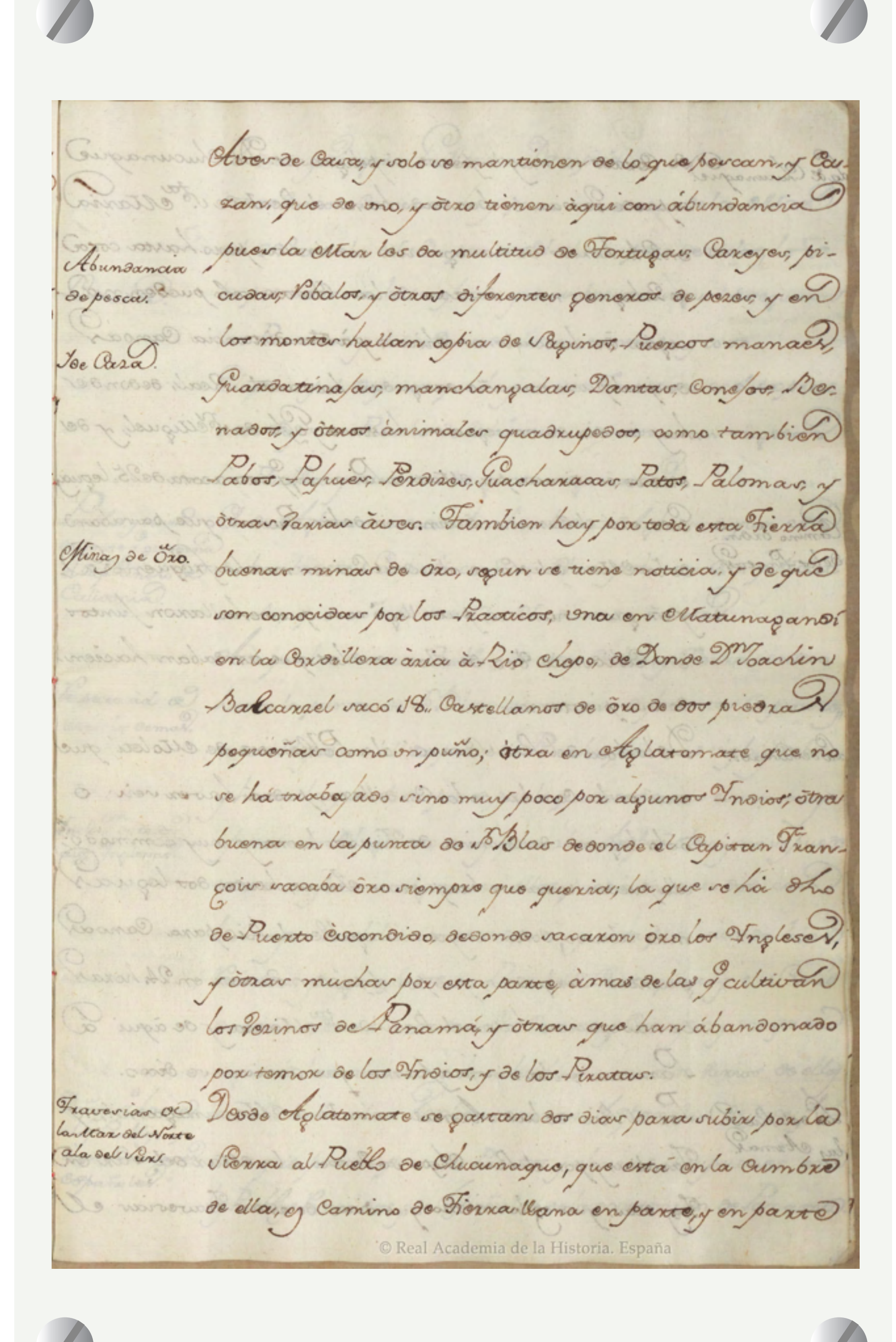
La Tierra.



Cacaguales, y otros frutos, comprehendida entre la orilla
de la Mar, y la falda de la Cordillera de los Andes
que divide la Mar del Norte de la del Sur.

Por toda esta Tierra, y sus immediaciones hay ma-
Maderas. deras de varias especies, como son Cedros, Caobas,
Bybas para Tablazones; Caracolies, Campanos y
Bongos para hacer Barquetas, y Piraguas; Neros,
Zaragozas, Calabazuelos, Taguas, y Robles para Cur-
bas de Embarcaciones; Guayacanes, Cañaguates,
manzanillos, ó fa menuda, Sapotes Aprevas, y Nis-
peros, Amarrones, Canaletes, Trebol, balsamos, y
otras maderas de Corazon, y solidas, muchos generos
de palma para Casas, y palos de Tinta amarilla, ó
Naranjuelas: cuyas maderas todas pueden sacarse
con facilidad por la immediacion á la Mar.

Sus frutos. Los principales frutos que oy hay son los Cacaguales
que sembraron los Franceses, platanos, ñames, bas-
tatas, yucas, Caña dulze, y mays, mucho algodon, y
algun Café; pero pueden darse todos los demas que
en las otras Provincias immediatas de la America,
Desidia de los Indios. los quales los Indios por su natural desidia no han
sembrado, y por la misma no crian los animales
domesticos ordinarios para la manutencion, como
ganados bacunos, y de Cerda, pichones, pabos, y otras



Abundancia de pesca, y de Caza.

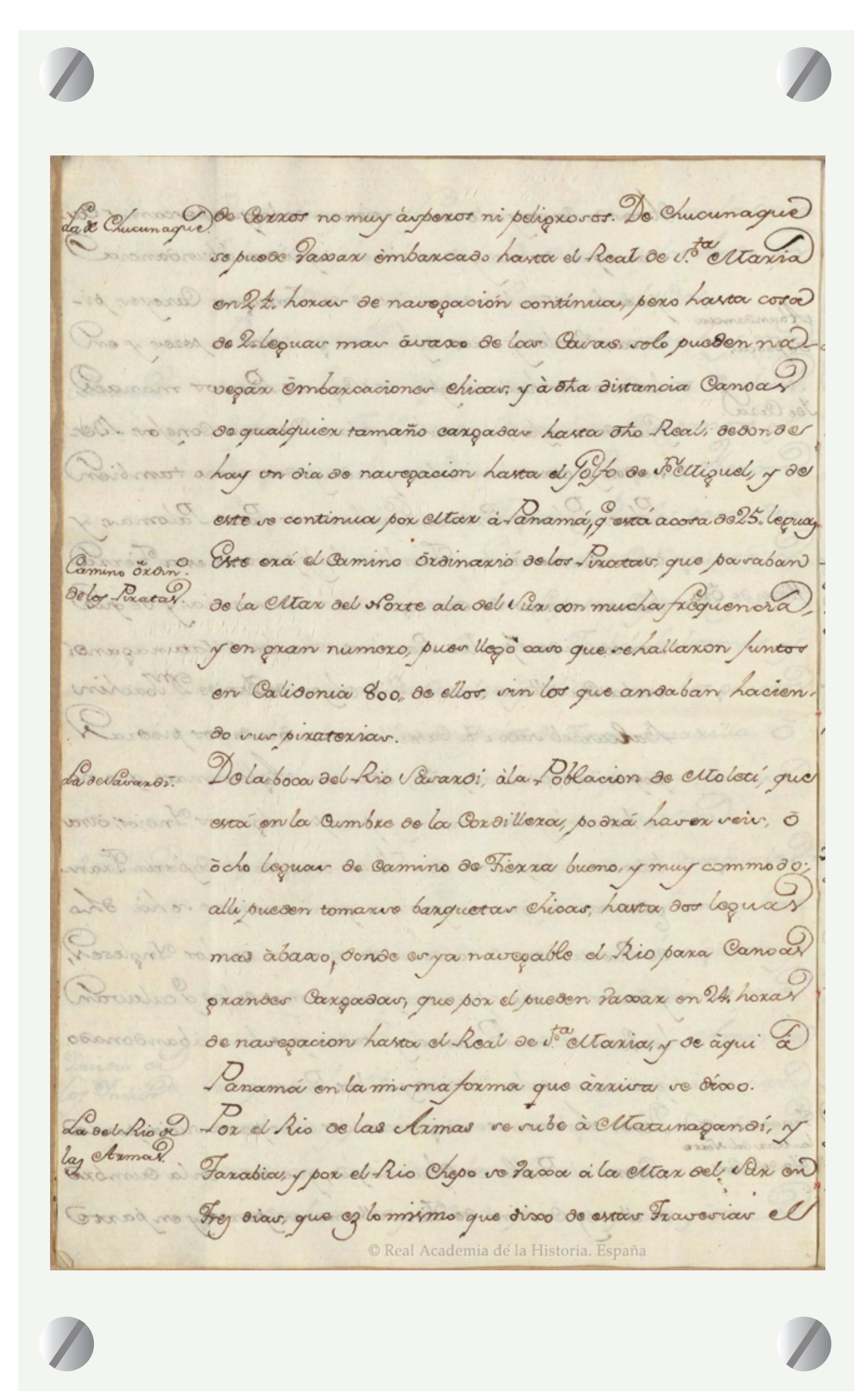
Aves de Caza, y solo se mantienen de lo que pescan, y Ca-
zan, que de uno, y otro tienen aqui con abundancia
pues la Mar les da multitud de Tortugas, Careyes, pi-
cudas, Robalos, y otros diferentes generos de pezes, y en
los montes hallan copia de Sayinos, Puercos manaes,
Guardatinajas, manchangalas, Dantas, Conejos, Be-
nados, y otros animales quadrupedos, como tambien
Pabos, Pajuies, Perdizes, Guacharacas, Patos, Palomas, y
otras varias aves. Tambien hay por toda esta Tierra

Minas de Oro.

buenas minas de oro, segun se tiene noticia, y de que
son conocidas por los Practicos, una en Matunaganti
en la Cordillera acia a Rio Chepo, de donde Dn. Joachin
Balcazael sacó 18.. Castellanos de oro de dos piedras
pequeñas como un puño; otra en Aplatomate que no
se ha trabajado sino muy poco por algunos Indios; otra
buena en la punta de S. Blas de donde el Capitan Fran-
cois sacaba oro siempre que queria; la que se ha dho
de Puerto escondido de donde sacaron oro los Ingleses,
y otras muchas por esta parte, á mas de las q. cultivan
los Vezinos de Panamá, y otras que han abandonado
por temor de los Indios, y de los Piratas.

Traversias de la Mar del Norte ala del Sur.

Desde Aplatomate se gastan dos dias para subir por la
Sierra al Pueblo de Chucunaque, que está en la cumbre
de ella, y Camino de Tierra llana en parte, y en parte

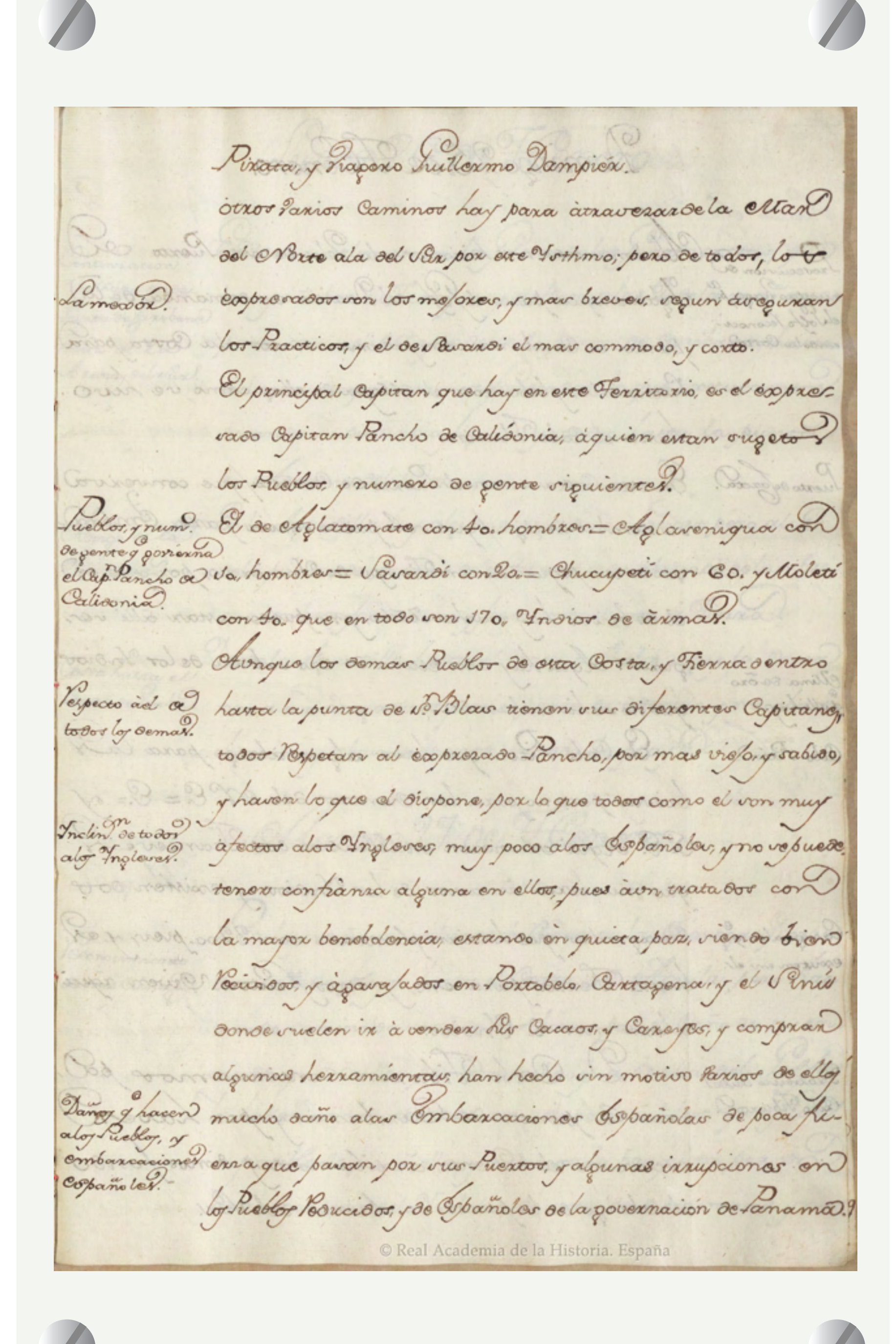


La de Chucunaque. de Cerros no muy asperos ni peligrosos. De Chucunaque
se puede pasar embarcado hasta el Real de Sta Maria
en 24. horas de navegacion continua, pero hasta cosa
de 2. leguas mas arriba de las Cavas solo pueden na-
vegar embarcaciones chicas, y à dha distancia Canoas
de qualquier tamaño cargadas hasta dho Real; de donde
hay un dia de navegacion hasta el Golfo de Sn Miguel, y de
este se continua por Mar à Panamá, q está acosa de 25. leguas.

Camino ordin.o de los Piratas. Este era el Camino ordinario de los Piratas, que pasaban
de la Mar del Norte ala del Sur con mucha frequencia,
y en gran numero, pues llegò caso que se hallaron juntos
en Caledonia 800. de ellos, sin los que andaban hacien-
do sus piraterias.

La de Savanas. De la boca del Rio Savanas, àla Poblacion de Molocí, que
está en la Cumbre de la Cordillera, podrá haver seis, ò
ocho leguas de Camino de Tierra bueno, y muy commodo;
allí pueden tomarse barquetas chicas, hasta dos leguas
mas abaxo, donde es ya navegable el Rio para Canoas
grandes Cargadas, que por el pueden pasar en 24. horas
de navegacion hasta el Real de Sta Maria, y de aquí à
Panamá en la misma forma que arriba se dixo.

La del Rio de las Armas. Por el Rio de las Armas se sube à Matunagandi, y
Tarabia, y por el Rio Chepo se pasa à la Mar del Sur en
tres dias, que es lo mismo que dixe de estas Travesias el



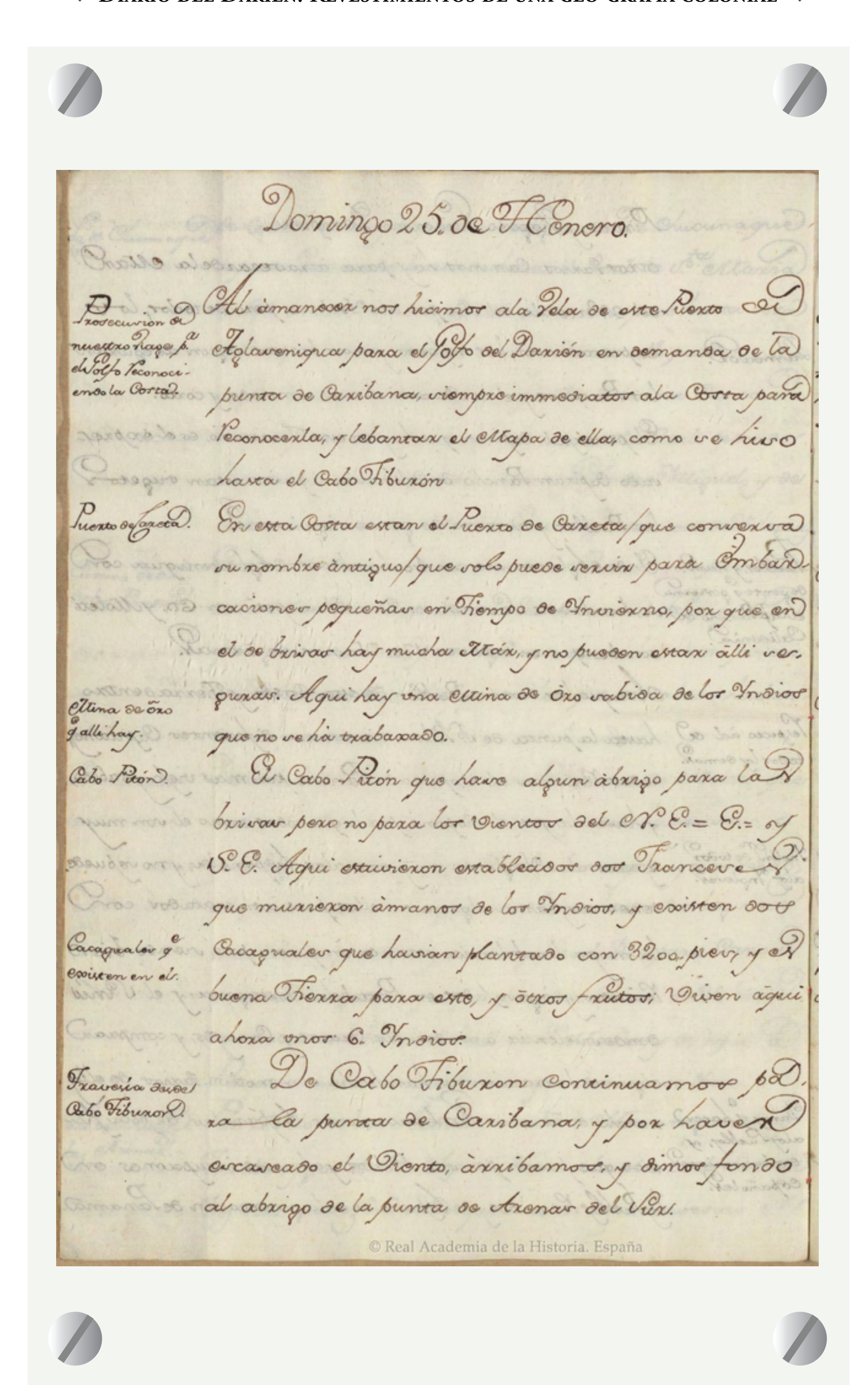
Pirata, y Viagero Guillermo Dampier.

otros varios Caminos hay para atravezar de la Mar
del Norte ala del Sur por este Ysthmo; pero de todos, los
La mejor. expresados son los mejores, y mas breves, segun aseguran
los Practicos, y el de Savardi el mas commodo, y corto.

El principal Capitan que hay en este Territorio, es el expres-
sado Capitan Pancho de Calidonia, á quien estan sugetos
los Pueblos, y numero de gente siguientes.

Pueblos, y num.o de gente q. govierna el Cap.n Pancho de Calidonia. El de Aglatomate con 40. hombres = Aglavenigua con
10. hombres = Savardi con 20. = Chucupeti con 60. y Moleti
con 40. que en todo son 170. Yndios de armas.

Aunque los demas Pueblos de esta Costa, y Tierra dentro
Respecto à el de todos los demas. hasta la punta de S.n Blas tienen sus diferentes Capitanes,
todos respetan al expresado Pancho, por mas viejo, y sabido,
y hacen lo que el dispone, por lo que todos como el son muy
Inclin.on de todos alos Yngleses. afectos alos Yngleses, muy poco alos Españoles, y no se puede
tener confianza alguna en ellos, pues aun tratados con
la mayor benebolencia, estando en quieta paz, siendo bien
recibidos, y agasajados en Portobelo, Cartagena, y el Sinu
donde suelen ir à vender sus Cacaos, y Careyes, y compran
algunas herramientas, han hecho sin motivo varios de ellos
Daños q. hacen alos Pueblos, y embarcaciones Españoles. mucho daño alas Embarcaciones Españolas de poca fu-
erza que pasan por sus Puertos, y algunas irrupciones en
los Pueblos reducidos, y de Españoles de la governacion de Panamá.



Domingo 25. de Enero.

Prosecucion de nuestro Viage p.a el Golfo reconociendo la Costa.
Al amanecer nos hicimos ala Vela de este Puerto de Aglaseniqua para el Golfo del Darién en demanda de la punta de Caribana, siempre inmediatos ala Costa para reconocerla, y lebantar el Mapa de ella, como se hiso hasta el Cabo Tiburón.

Puerto de Careta.
En esta Costa estan el Puerto de Careta (que conserva su nombre antiguo) que solo puede servir para Embarcaciones pequeñas en Tiempo de Invierno, por que en el de brisas hay mucha Mar, y no pueden estar alli seguras. Aqui hay una Mina de Oro sabida de los Indios que no se ha trabaxado.

Mina de Oro q.e alli hay.

Cabo Piton.
El Cabo Piton que hace algun abrigo para las brisas pero no para los Vientos del N. E. = E. = y S. E. Aqui estuvieron establecidos dos Franceses que murieron àmanos de los Indios, y existen dos Cacaguales que havian plantado con 3200. pies, y es buena Tierra para esto, y otros frutos. Viven aqui ahora unos 6. Indios.

Cacaguales q.e existen en el.

Travesia desde Cabo Tiburon.
De Cabo Tiburon continuamos para la punta de Caribana, y por haver escaseado el Viento, arribamos, y dimos fondo al abrigo de la punta de Arenas del Sur.

Lunes 26. de Henero.

Continuacion del Mapa desde Punta de Caribana hasta de la Arenas del Sur.

Este dia salimos con la Goleta de los Guardacostas, que àcompañaba al Taveque, y el Bote alas 2. dela mañana para sacar el Mapa desde la punta de Caribana, hasta el lugar en que estamos fondeados, lo que èxecutamos sacando su distancia figura, y sondeo hasta la punta de Arenas del Sur.

Abrigo de la Aguadilla.

En la Aguadilla hay algun abrigo delas brisas; pero al E. dela punta de Arenas del Sur, està todo abrigado delas brisas con buen fondeadero, y fondo immediato à Tierra.

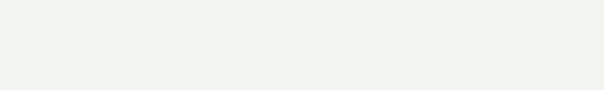
Costa hasta el Cerro de Uraba.

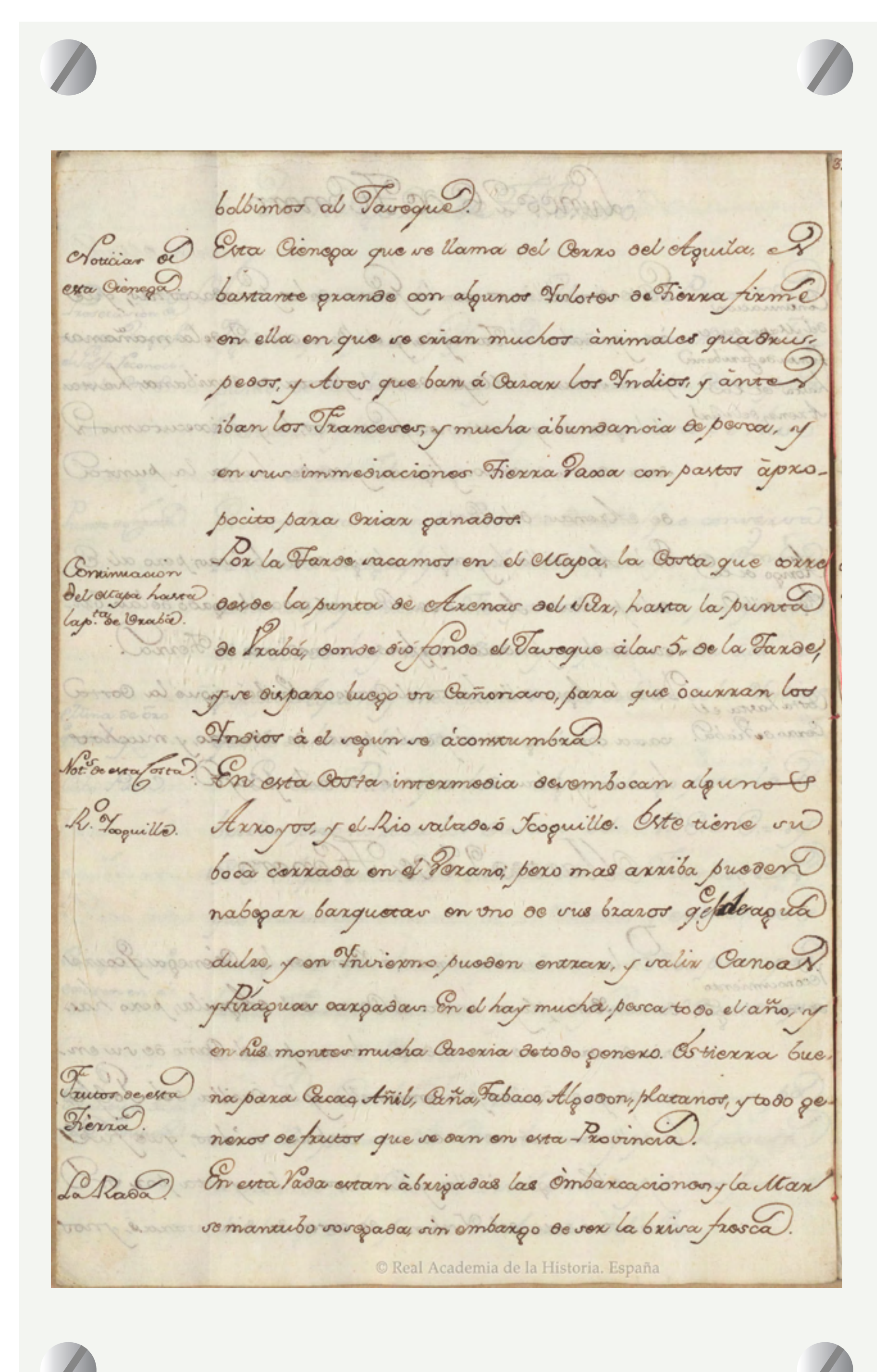
Desde la Aguadilla hasta el Cerro de Urabá, sigue la Costa rasa con ànegadizos por la parte de àdentro, y muchos hicacos, y Uvas de monte en toda la playa.

Martes 27. de Henero.

Reconocimiento de una Cienega.

Por la mañana salimos á Reconocer la Ciénega q̃ corre detras de esta playa hasta el Cerro del Aguila, pero haviendo caminado mas de dos horas por el Caño de su entrada que òrillea por entre ella, y la òrilla del Golfo lo hallamos tan cerrado con àrboles caidos, que fué imposible llegar à ella, y sacamos la barquieta por un arrastradero del Ysthmo de cosa de diez varas, y nos





bolbimos al Taveque.

Noticias de esta Cienega. Esta Cienega que se llama del Cerro del Aguila, es bastante grande con algunos Islotes de Tierra firme en ella en que se crian muchos ànimales quadrupedos, y Aves que ban á Cazar los Indios, y ántes iban los Franceses, y mucha àbundancia de pesca, y en sus immediaciones Tierra Baxa con pastos àproposito para Criar ganados.

Continuacion del Mapa hasta la p.ta de Zabá. Por la Tarde sacamos en el Mapa, la Costa que corre desde la punta de Arenas del Sur, hasta la punta de Zabá, donde dió fondo el Taveque á las 5 de la Tarde, y se disparo luego un Cañonaso, para que acudan los Indios á el segun se àcostumbra.

Not.s de esta Costa. En esta Costa intermedia desembocan algunos Arroyos, y el Rio salado ó Zoquillo.

R.o Zoquillo. Este tiene su boca cerrada en el Verano, pero mas arriba pueden nabegar barquetas en uno de sus brazos que es de agua dulze, y en Invierno pueden entrar, y salir Canoas y Piraguas cargadas. En el hay mucha pesca todo el año, y en sus montes mucha Caseria de todo genero.

Frutos de esta Tierra. Es tierra buena para Cacao, Añil, Caña, Tabaco, Algodon, platanos, y todo generos de frutos que se dan en esta Provincia.

La Rada. En esta Rada estan àbrigadas las èmbarcaciones, y la Mar se mantubo sosegada, sin embargo de ser la briza fresca.




3º

Miercoles 28. de Henero.

Indios q̃ vienen al Tavegue.

Este dia al amanecer vino abordo del Tavegue una Pi-
ragua con dos Indios grandes, dos muchachos de 10. à 12.
años, y 3. Indias con 3. Indios pequeñitos, à todos los quales
se dió de almorzar, y se les agasajó; Vendieron algunas
batatas, yucas, ñames, platanos, y Cañas, que trahian
por dinero, y à cambio de àhujas, peynes, y anzuelos, y por

Lo que de ellos se supo.

ellos supimos, que el Cazique está en el Rio Cayman,
y que al de Rio Banana, y algunos otros Indios de el
se los llevaron por fuerza los de Calidonia para defen-
der su Costa. Que estos Indios de Calidonia, y Costa
del Oeste, tratan à estos del Golfo mál, pues vienen, y
se llevan todo el Cacao, sin dexar que estos tomen
ni una mazorca.

De estos Indios que oy han venido, algunos son
Christianos huidos de Sereré, Pueblo situado en el
Rio del Sinú, y de consentimiento de sus Padres, se bapti-
zaron las 3. Criaturas que vinieron àbordo.

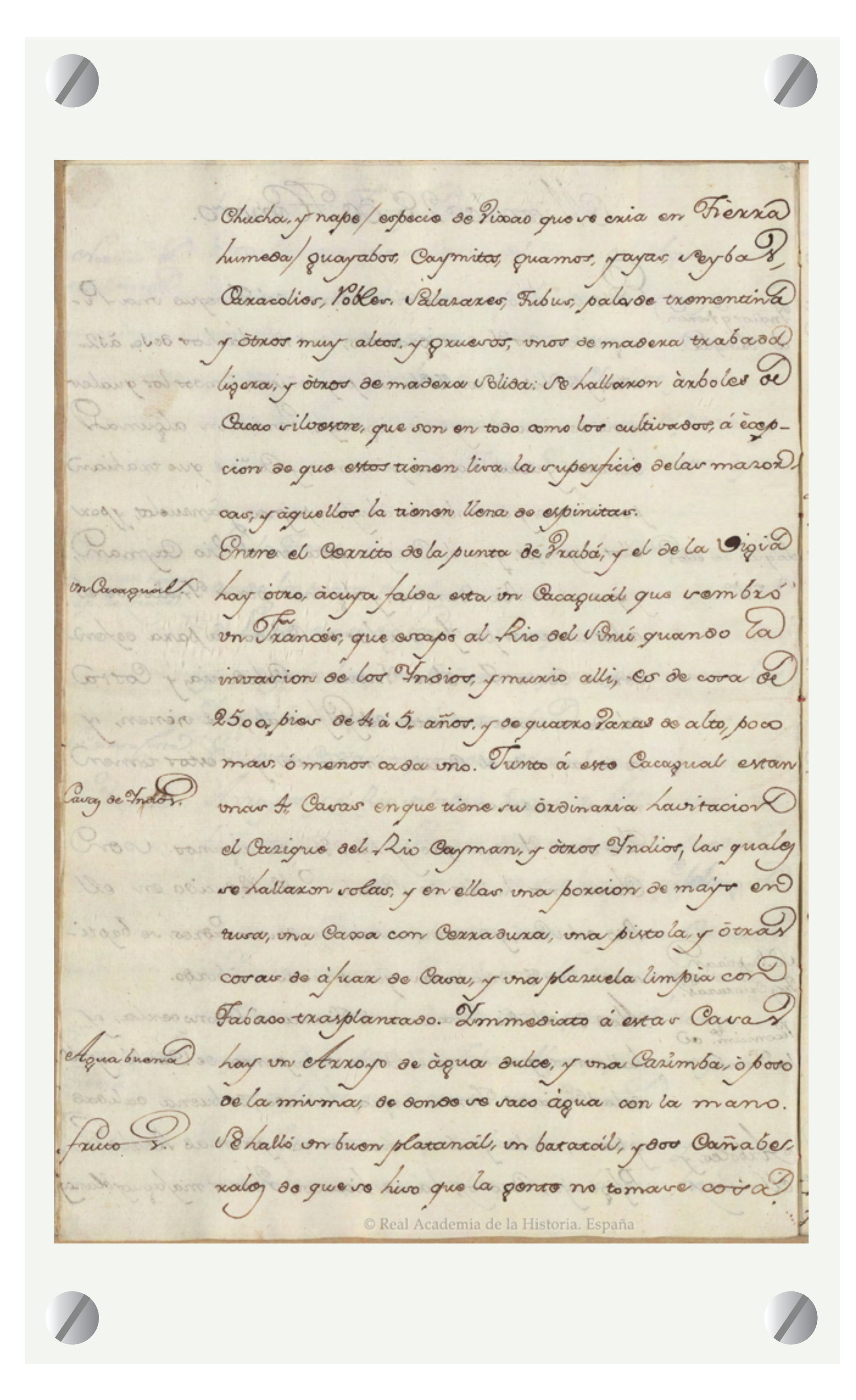
Se Baptizan tres Criaturas.

A las 9. del dia Pasamos à Tierra à Reconocerla, y
hallamos que entre el Cerro de la punta de Orabá, y el
de la Vigia, es Tierra negra, humeda, de buena calidad
y llana, en la qual se encontraron palmas Reales,
Pijiguays, Corozos, latas, hicacos, Yberos, masaguos blancos

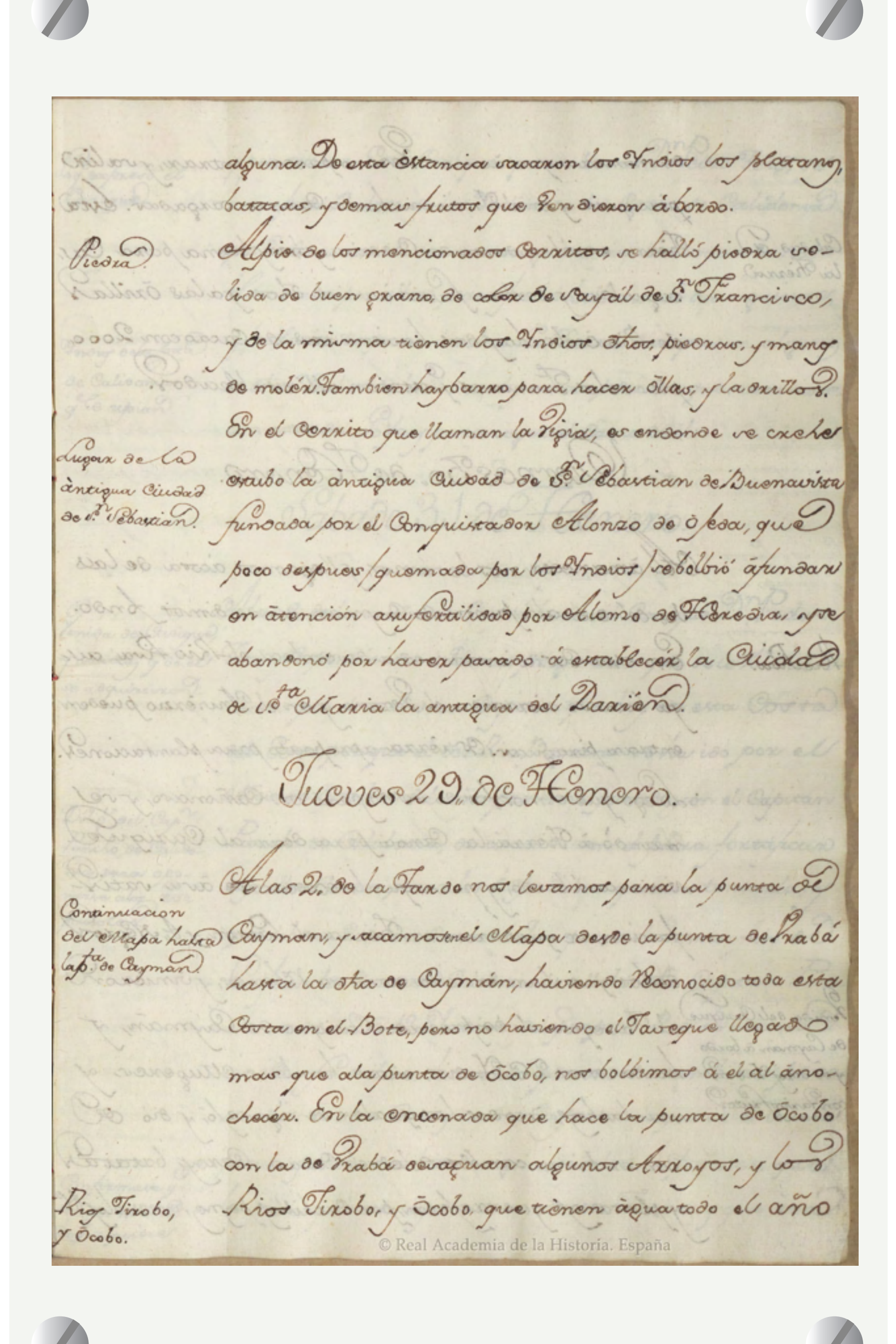
Reconocim.to de la Tierra.

Arboles, y Maderas.



Chucha, y nape/ especie de Pixao que se cria en Tierra
humeda/ guayabos, Caymitos, guamos, yayas, Seybas,
Caracolies, Volles. Salazares, Fubus, pala de trementina
y otros muy altos, y gruesos, unos de madera trabada
ligera, y otros de madera solida: se hallaron arboles de
Cacao silvestre, que son en todo como los cultivados, á excep-
cion de que estos tienen lisa la superficie delas mazor-
cas, y aquellos la tienen llena de espinitas.
Entre el Cerrito dela punta de Ixabá, y el dela Vigia
Un Cacaqual. hay otro, à cuya falda esta un Cacaquál que sembró
un Francés, que escapó al Rio del Sinú quando la
invasion de los Indios, y murio alli, es de cosa de
2500, pies de 4 á 5 años, y de quatro Varas de alto, poco
mas, ó menos cada uno. Junto á esto Cacaqual estan
Casas de Indios. unas 4 Casas en que tiene su ordinaria havitacion
el Cazique del Rio Cayman, y otros Indios, las quales
se hallaron solas, y en ellas una porcion de mays en
tusa, una Caxa con Cerradura, una pistola, y otras
cosas de ajuar de Casa, y una plazuela limpia con
Tabaco trasplantado. Immediato á estas Casas
Agua buena. hay un Arroyo de agua dulce, y una Cazimba, ò poso
de la misma, de donde se saco agua con la mano.
Frutos. Se halló un buen platanál, un batatál, y dos Cañabe-
rales de que se hizo que la gente no tomase cosa.



alguna. De esta estancia sacaron los Indios los platanos, batatas, y demas frutos que vendieron á bordo.

Piedra.

Al pie de los mencionados Cerritos, se halló piedra so-lida de buen grano, de color de sayal de Sn. Francisco, y de la misma tienen los Indios otras, piedras, y manos de molér. Tambien hay barro para hacer ollas, y ladrillos.

Lugar de la antigua Ciudad de Sn. Sebastian.

En el Cerrito que llaman la Vigia, es endonde se cree estubo la antigua Ciudad de Sn. Sebastian de Buenavista fundada por el Conquistador Alonzo de Ojeda, que poco despues (quemada por los Indios) se bolbió á fundar en atencion a su fertilidad por Alonso de Heredia, y se abandonó por haver pasado á establecér la Ciudad de Sta. Maria la antigua del Darién.

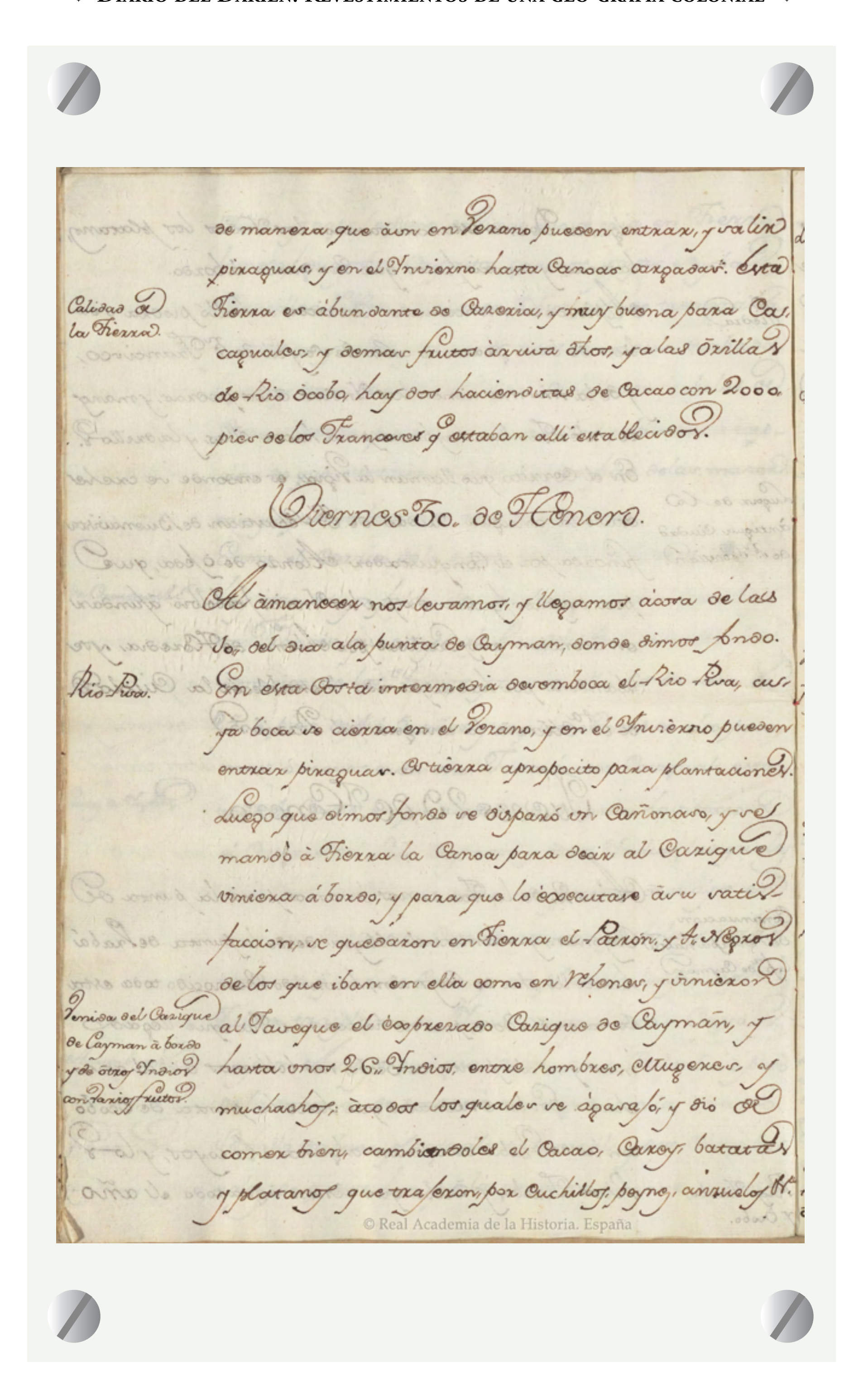
Jueves 29 de Henero.

Continuacion del Mapa hasta la pta. de Cayman.

A las 2. de la tarde nos levamos para la punta de Cayman, y sacamos el Mapa desde la punta de Yrabá hasta la de Cayman, haviendo reconocido toda esta Costa en el Bote, pero no haviendo el Javegue llegado mas que ala punta de Ocobo, nos bolbimos á el al ano-checér. En la ensenada que hace la punta de Ocobo con la de Yrabá desaguan algunos Arroyos, y los

Rios Tirobo, y Ocobo.

Rios Tirobo, y Ocobo que tienen agua todo el año



de manera que aun en Verano pueden entrar, y salir
piraguas, y en el Invierno hasta Canoas cargadas. Esta
Tierra es abundante de Cazeria, y muy buena para Ca-
caguales, y demas frutos arriva dhos, y a las orillas
de Rio dicho, hay dos hacienditas de Cacao con 2000.
pies de los Franceses q. estaban alli establecidos.

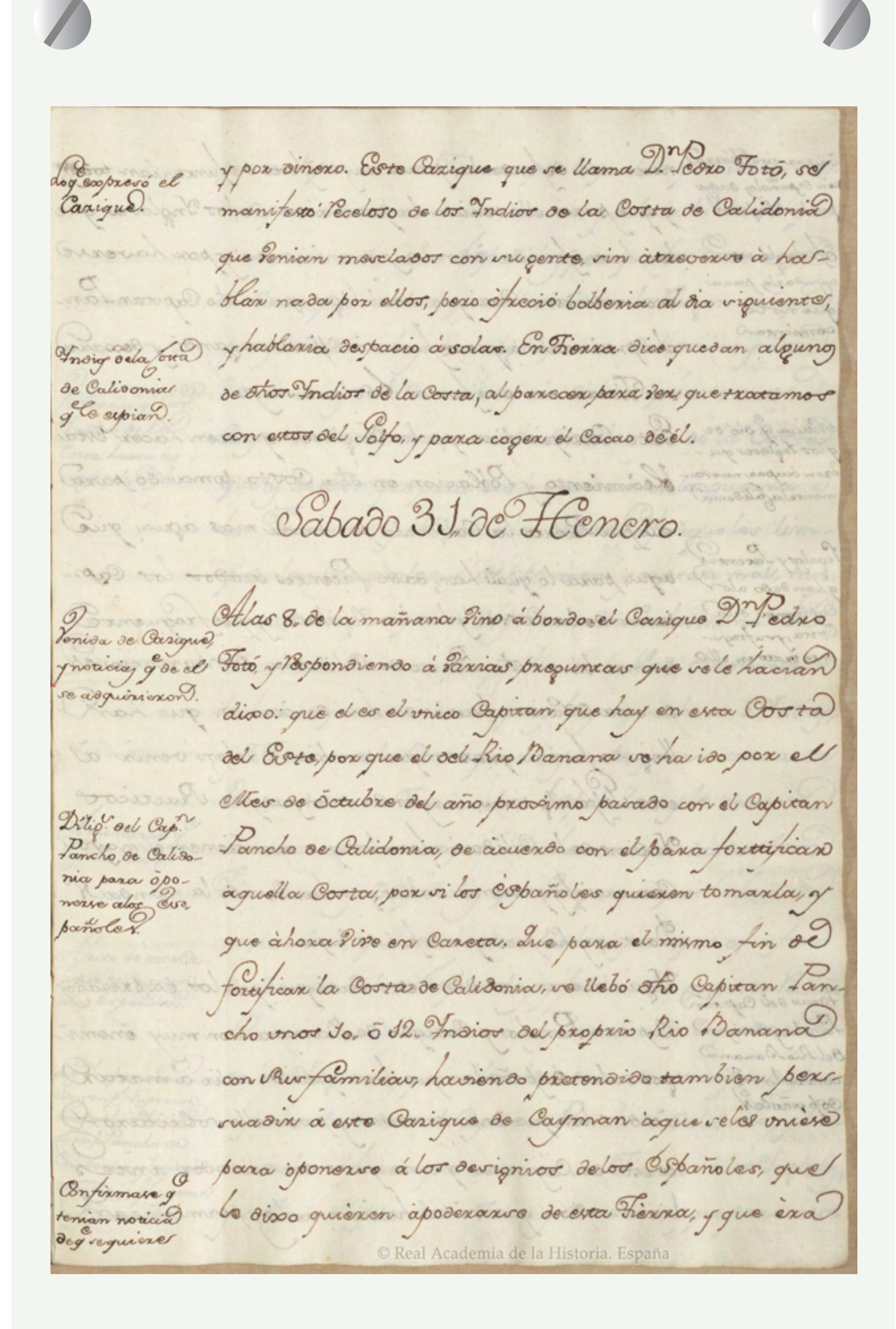
Calidad de la Tierra.

Viernes 10. de Henero.

Al amanecer nos levamos, y llegamos a cosa de las
10. del dia ala punta de Cayman, donde dimos fondo.
En esta Costa intermedia desemboca el Rio Piva, cu-
ya boca se cierra en el Verano, y en el Invierno pueden
entrar piraguas. Es tierra aproposito para plantaciones.
Luego que dimos fondo se disparó un Cañonazo, y se
mandò à Tierra la Canoa para decir al Cazique
viniera á bordo, y para que lo executase ásu satis-
faccion, se quedaron en Tierra el Patron, y 4. Negros
de los que iban en ella como en rehenes, y vinieron
al Taveque el expresado Cazique de Caymán, y
hasta unos 26. Indios, entre hombres, Mugeres, y
muchachos; àtodos los quales se àgasajó, y dió de
comer bien, cambiandoles el Cacao, Caxos, batatas
y platanos que traxeron, por Cuchillos, peyne, anzuelos &c.

Rio Piva.

Venida del Cazique de Cayman à bordo y de otros Indios con varios frutos.



Lo q.e expresó el Cazique.

y por dinero. Este Cazique que se llama D.n Pedro Fotó, se manifestó receloso de los Indios de la Costa de Calidonia que venian mezclados con su gente, sin atreverse á hablar nada por ellos, pero ofreció bolberia al dia siguiente, y hablaria despacio á solas. En Tierra dice quedan algunos de estos Indios de la Costa, al parecer para ver que tratamos con estos del Golfo, y para coger el Cacao de él.

Indios de la Costa de Calidonia q.e le espian.

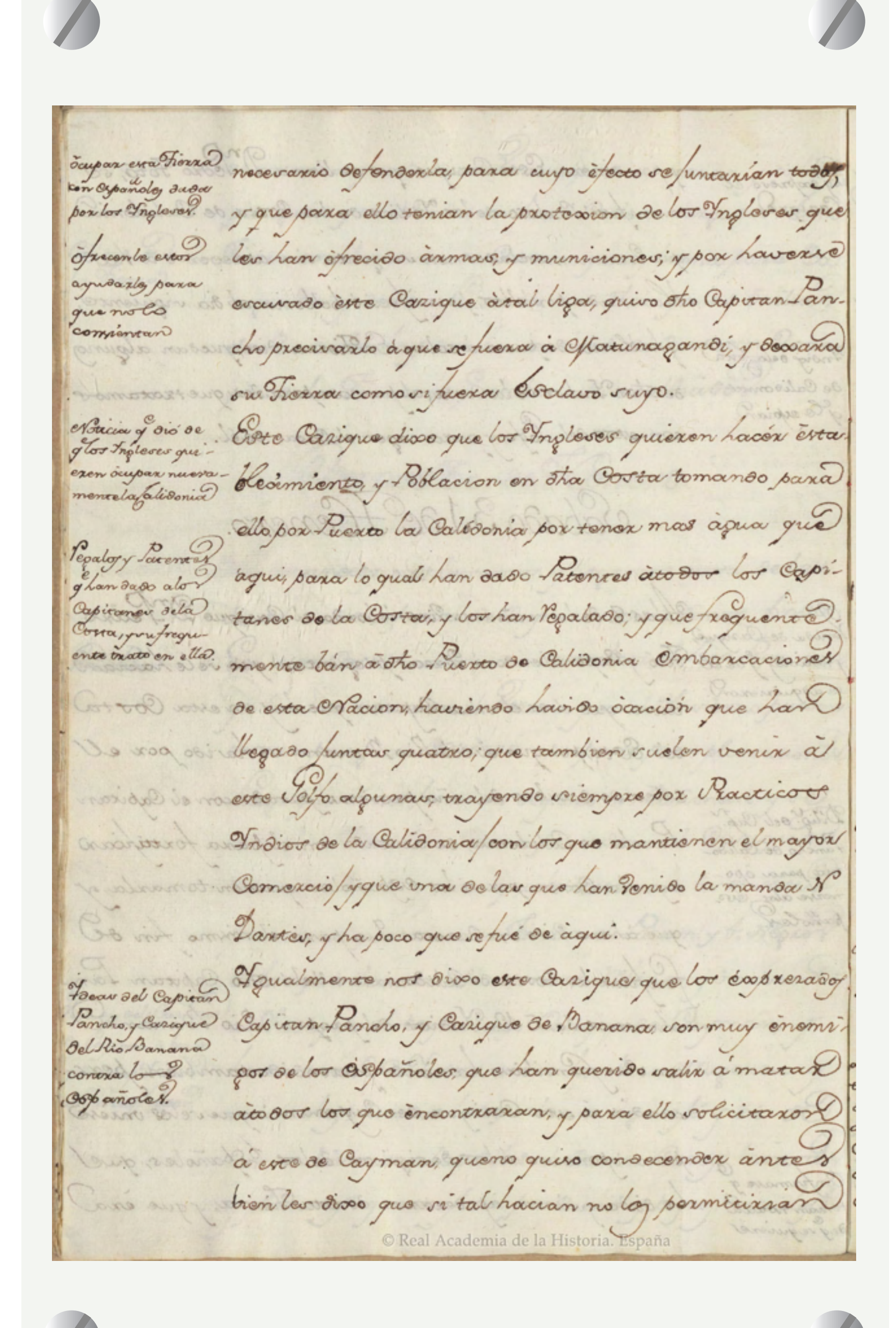
Sabado 31. de Henero.

Venida de Cazique, y noticias q.e de el se adquirieron.

A las 8. de la mañana vino á bordo el Cazique D.n Pedro Fotó, y respondiendo á varias preguntas que se le hacian dixo: que el es el unico Capitan que hay en esta Costa del Este, porque el del Rio Banana se ha ido por el Mes de Octubre del año proximo pasado con el Capitan Pancho de Calidonia, de acuerdo con el para fortificar aquella Costa, por si los Españoles quieren tomarla, y que ahora vive en Careta. Que para el mismo fin de fortificar la Costa de Calidonia, se llebó dicho Capitan Pancho unos 10. ó 12. Indios del propio Rio Banana con sus familias, haviendo pretendido tambien persuadir á este Cazique de Cayman á que se les uniese para oponerse á los designios de los Españoles, que le dixo quieren apoderarse de esta Tierra, y que era

Dilig.s del Cap.n Pancho, de Calidonia para oponerse a los Españoles.

Confirmase q.e tenian noticia de q.e se quieren



ocupar esta Tierra con Españoles dada por los Ingleses.

Ofrecenle estos ayudarle para que no lo consientan

Noticia que dio de que los Ingleses quieren ocupar nuevamente la Calidonia

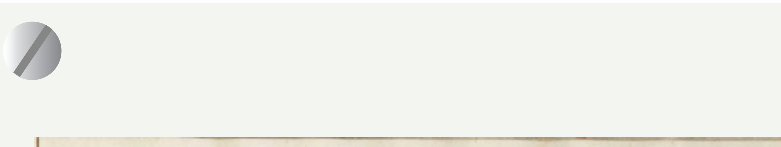
Regalos y Patentes que han dado a los Capitanes de la Costa, y su frequente trato en ella.

Ideas del Capitan Pancho, y Cazique del Rio Banana contra los Españoles.

necesario defenderla, para cuyo efecto se juntarían todos,
y que para ello tenian la protexion de los Ingleses que
les han ofrecido armas, y municiones; y por haverse
escusado este Cazique a tal liga, quiso dho Capitan Pan-
cho precisarlo a que se fuera a Matunagandi, y dexara
su Tierra como si fuera Esclavo suyo.

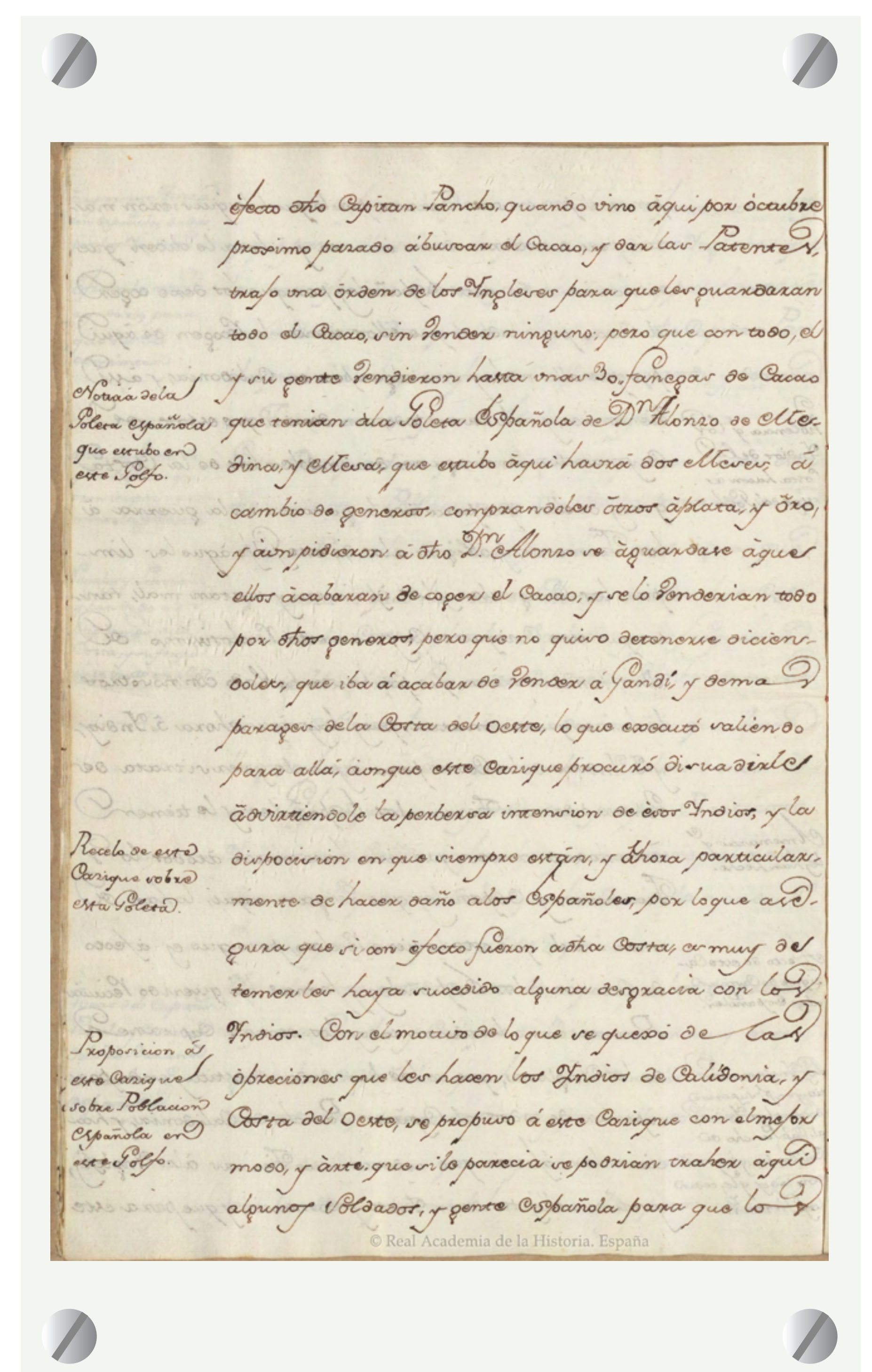
Este Cazique dixo que los Ingleses quieren hacer esta-
blecimiento, y Poblacion en dha Costa tomando para
ello por Puerto la Calidonia por tener mas agua que
aqui, para lo qual han dado Patentes a todos los Capi-
tanes de la Costa, y los han regalado; y que frequente-
mente ban a dho Puerto de Calidonia Embarcaciones
de esta Nacion, haviendo havido ocasion que han
llegado juntas quatro; que tambien suelen venir a
este Golfo algunas, trayendo siempre por Practicos
Indios de la Calidonia (con los que mantienen el mayor
Comercio) y que una de las que han venido la manda N
Dantes, y ha poco que se fue de aqui.

Igualmente nos dixo este Cazique que los expresados
Capitan Pancho, y Cazique de Banana son muy enemi-
gos de los Españoles, que han querido salir a matar
a todos los que encontraran, y para ello solicitaron
a este de Cayman, que no quiso condecender antes
bien les dixo que si tal hacian no los permitirian




poner el pie en sus Tierras, por lo qual le quisieron ma-
tar, pero desistieron de su intento, y ahora le dicen que
no harán daño a los Españoles, porque los dexe coger
el Cacao, pues todo el que ellos tienen lo recogen de aquí
porque allá no hay sino algun poco en Calidonia, y assí
(Violencia q. los Indios de la Costa hacen á estos del Golfo.) vienen acá, y se lo llevan todo sin dexar que estos de
Cayman tomen ninguno, diciendoles los de la Costa
que es de ellos que para eso lo ganaron en la guerra a
los Franceses, y obligan a los de este Golfo a que les lim-
pien los Cacaquales, y los oprimen, y tratan mal, tan-
to que este Cazique de Cayman está recelosissimo de
ellos, temiendo aun, que por haver hablado con nosotros
le han de querer matar, pues hay aquí ahora 5. Indios,
y 3. Indias de la Costa para espiarle, y ver si trata de
vender ó dar su Tierra a los Españoles; y le tienen
(Amenazas q. le han hecho.) amenazado antes que sino hace morir a todos los
Franceses, y Españoles que vengan aquí, lo han de
(Afecto de este Cazique de Cayman a los Españoles.) matar á el; que esto le tiene receloso, pero que es afecto
de Corazon a los Españoles y jamas ha querido recivir
Patente como la tienen todos los demas Capitanes
(Los Ingleses constituyen p.r superior de todos los Indios al Cap.n Pancho de Calidonia, y tratan con todos q. les cedan las Tierras.) de los Ingleses, que se las han dado constituyendo por
superior de todos al Capitan Pancho de Calidonia, y ha-
ciendoles ofrecer que le dexarán sus Tierras a los Ingleses,
y solo con ellos tendrán trato y comercio; y que para este



efecto dho Capitan Pancho, quando vino aqui por octubre
proximo pasado à buscar el Cacao, y dar las Patentes,
traxo una orden de los Ingleses para que les guardaran
todo el Cacao, sin vender ninguno; pero que con todo, el
y su gente vendieron hasta unas 30 fanegas de Cacao
que tenian ála Poleta Española de Dn Alonzo de Me-
dina, y Mesa, que estubo aqui havrá dos Meses, á
cambio de generos, comprandoles otros á plata, y oro,
y aun pidieron à dho Dn Alonzo se aguardase à que
ellos acabaran de coger el Cacao, y se lo venderian todo
por dhos generos; pero que no quiso detenerse diciendo-
doles, que iba á acabar de vender á Gandi, y demas
parages dela Costa del Oeste, lo que executó saliendo
para allá, aunque este Casique procuró disuadirle
advirtiendole la perbersa intencion de esos Indios, y la
disposicion en que siempre están, y ahora particular-
mente de hacer daño alos Españoles, por lo que ase-
gura que si con efecto fueron adha Costa, es muy de
temer les haya sucedido alguna desgracia con los
Indios. Con el motivo de lo que se quexó de las
opreciones que les hacen los Indios de Calidonia, y
Costa del Oeste, se propuso á este Casique con el mejor
modo, y arte, que si le parecia se podrian traher aqui
algunos Soldados, y gente Española para que los

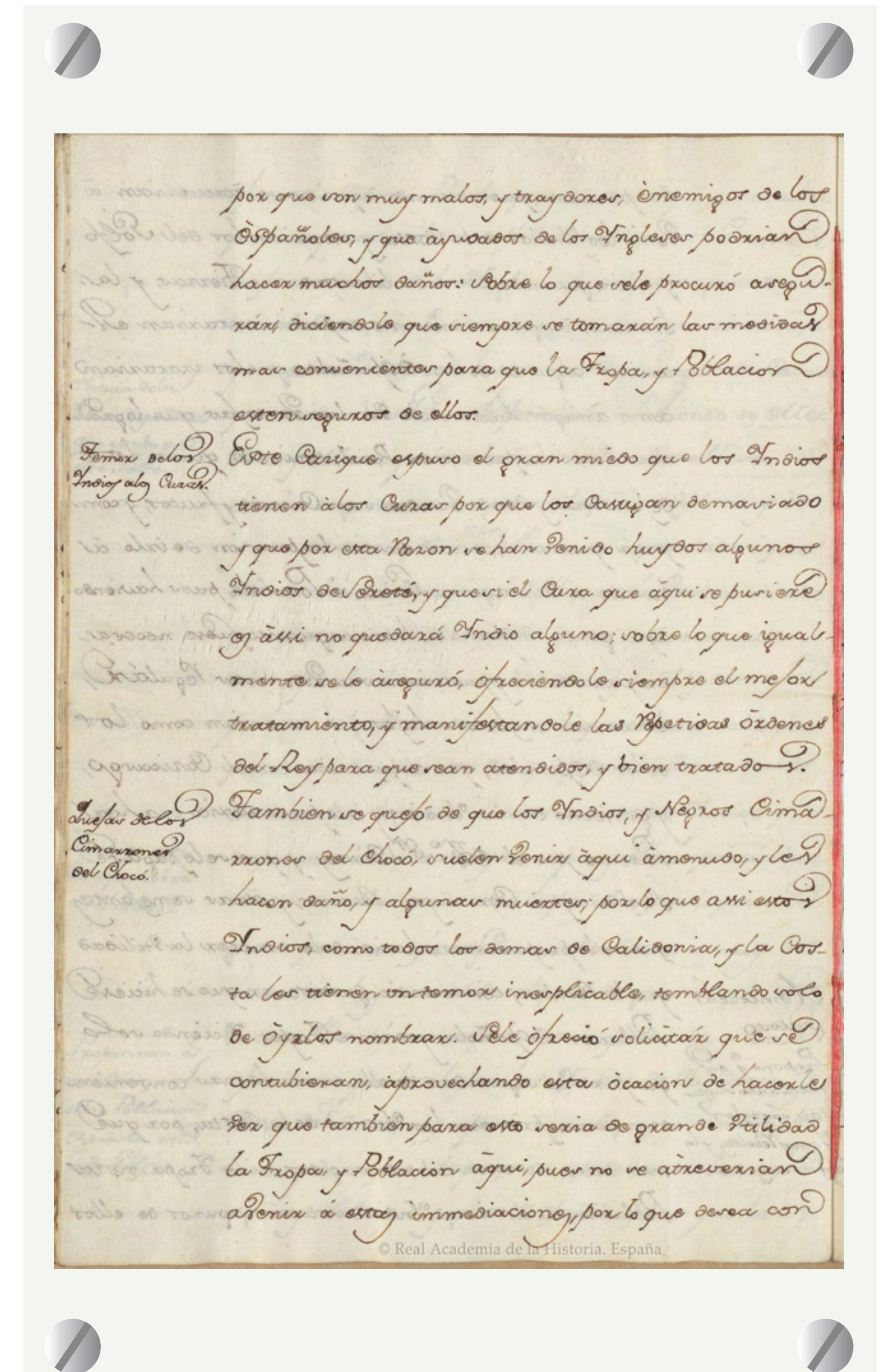
Noticia dela Poleta española que estubo en este Golfo.

Recelo de este Casique sobre esta Poleta.

Proposicion á este Casique sobre Poblacion Española en este Golfo.

ámpararan, pues estando àqui no se àtreverian à
venir los Indios de la Costa, y estarian los del Golfo
quietos, gozando con toda libertad sus Tierras, y las
branzas; àsegurandoles no experimentarian ex-
torsion alguna de los Españoles, que los tratarian
como àmigos, haciendole ver las ventajas que logra-
rian baxo la proteccion Real, teniendo quien los
defendiera, y donde vender sus Cacaos, y frutos, y com-
prar quanto necesitaran sin la pension de irlo à
buscar à Cartagena, Lorica, ó Portobelo, pues haviendo
àqui gente Española, havria quanto fuese necesa-
rio para todos, y pasarian una vida mas regulár,
èducarian mejor sus hijos, y se criarian como los
de los Españoles; que el quedaria con el Casicazgo,
y Govierno de sus Indios, y se le procuraria traher
Patente por el Exmo. Sr. Virrey, y que se le pagase
sueldo aqui. Con estas razones, y otras semejantes
que se le propusieron, haciendole conocer la utilidad
que le resulta; condecendió gustoso en que se hiciese
Poblacion Española, y viniese Tropa, diciendo solo
que para la seguridad de ella, seria lo mas convenien-
te sugetar primero los Indios de la Costa, por que
mientras no esten del todo sugetos, ni la Tropa, ni las
Poblacion, ni el, ni sus Indios, estarán seguros de ellos

Admitelas gustoso.
Propone q.e es necesario suge-
tar antes los Indios Rebeldes, y lo
q.e de estos dixo.



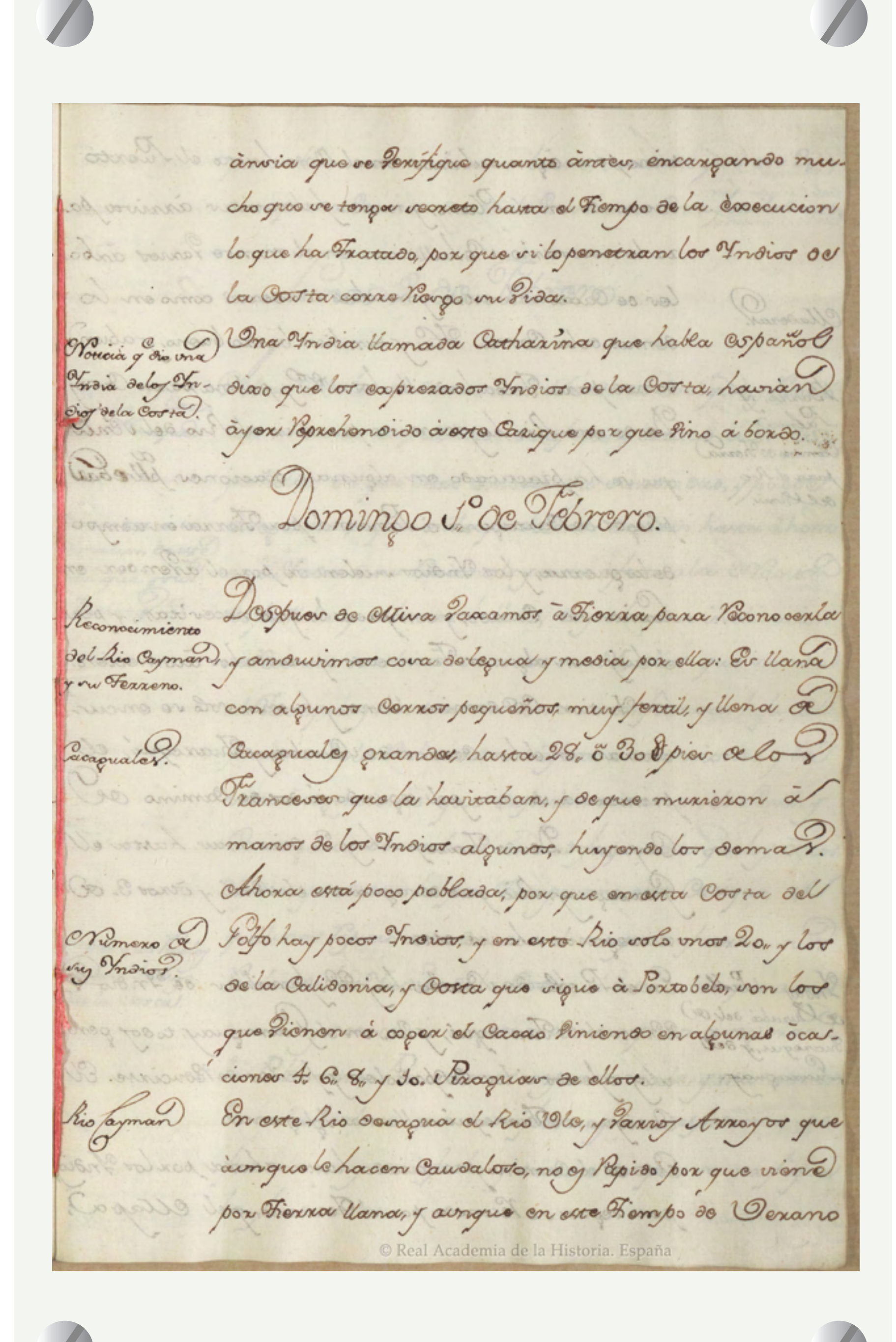
por que son muy malos, y traydores, enemigos de los
Españoles, y que ayudados de los Ingleses podrian
hacer muchos daños: Sobre lo que sele procuró asegu-
rár, diciendole que siempre se tomarán las medidas
mas convenientes para que la Tropa, y Poblacion
esten seguros de ellos.

Temor delos Indios alos Curas.

Este Cacique expuso el gran miedo que los Indios
tienen àlos Curas por que los Castigan demasiado
y que por esta Razon se han venido huydos algunos
Indios de Sucté, y que si el Cura que àqui se pusiere
es assi no quedará Indio alguno; sobre lo que igual-
mente se le àseguró, ofreciendole siempre el mejor
tratamiento, y manifestandole las Repetidas ordenes
del Rey para que sean atendidos, y bien tratados.

Quejas delos Cimarrones del Chocó.

Tambien se quexó de que los Indios, y Negros Cima-
rrones del Chocó, suelen venir àqui àmenudo, y les
hacen daño, y algunas muertes, por lo que assi estos
Indios, como todos los demas de Caledonia, y la Cos-
ta les tienen un temor inexplicable, temblando solo
de oyrlos nombrar. Sele ofreció solicitar que se
contubieran, aprovechando esta ocasion de hacerle
ver que tambien para esto seria de grande Utilidad
la Tropa, y Poblacion àqui, pues no se atreverian
avenir à estas inmediaciones, por lo que desea con



ansia que se verifique quanto antes, encargando mu-
cho que se tenga secreto hasta el Tiempo de la execucion
lo que ha Tratado, por que si lo penetran los Indios de
la Costa corre Riesgo su Vida.

Noticia q. dio una India de los Indios de la Costa.

Una India llamada Catharina que habla Español
dixo que los expresados Indios de la Costa, havian
ayer reprehendido á este Casique por que vino á bordo.

Domingo 5. de Febrero.

Reconocimiento del Rio Cayman y su Terreno.

Despues de Misa pasamos á Tierra para reconocerla
y anduvimos cosa de legua y media por ella: Es llana
con algunos Cerros pequeños, muy fertil, y llena de

Cacaguales.

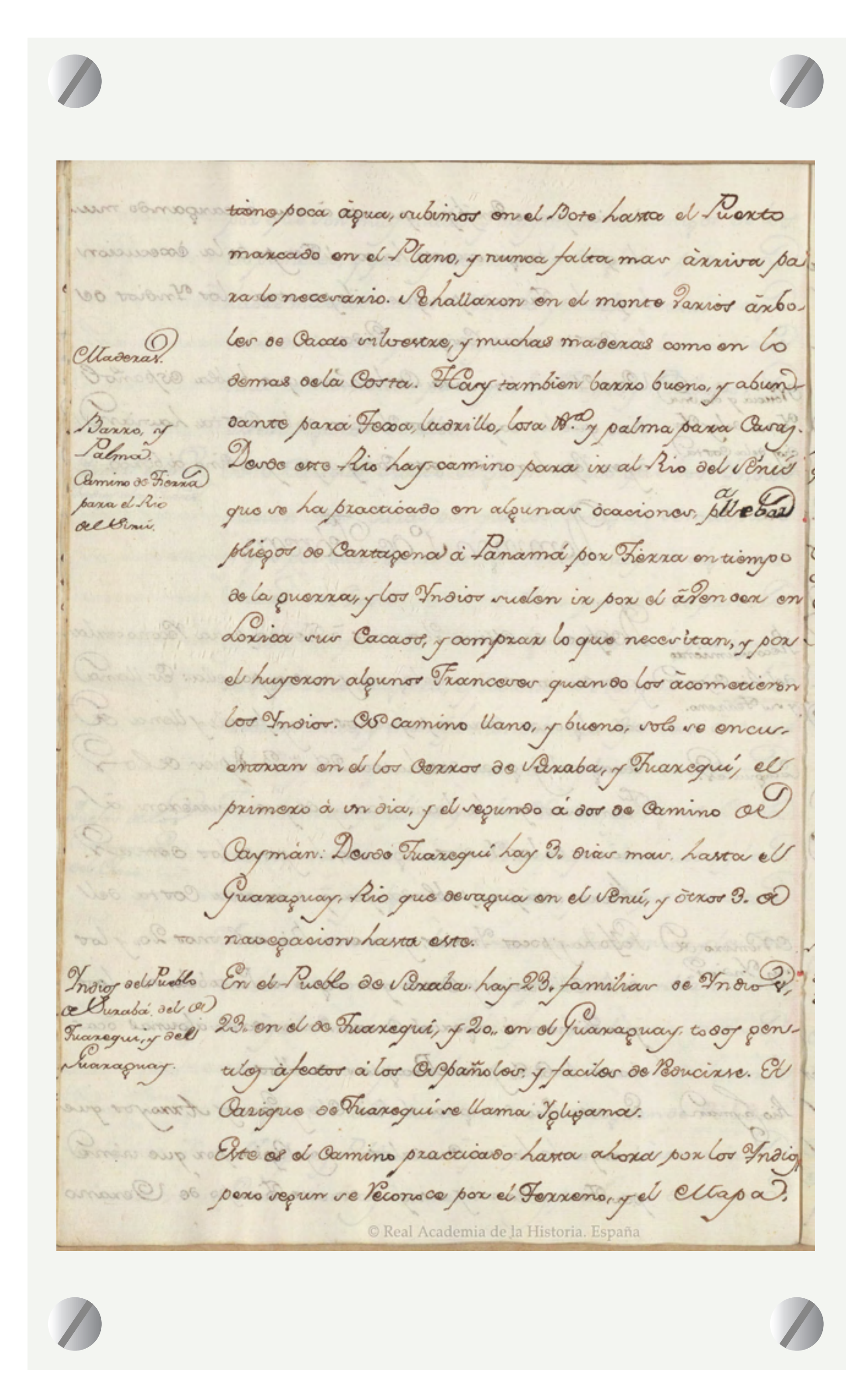
Cacaguales grandes, hasta 28. ó 30. U pies de los
Franceses que la havitaban, y de que murieron á
manos de los Indios algunos, huyendo los demas.
Ahora está poco poblada, por que en esta Costa del

Numero de sus Indios.

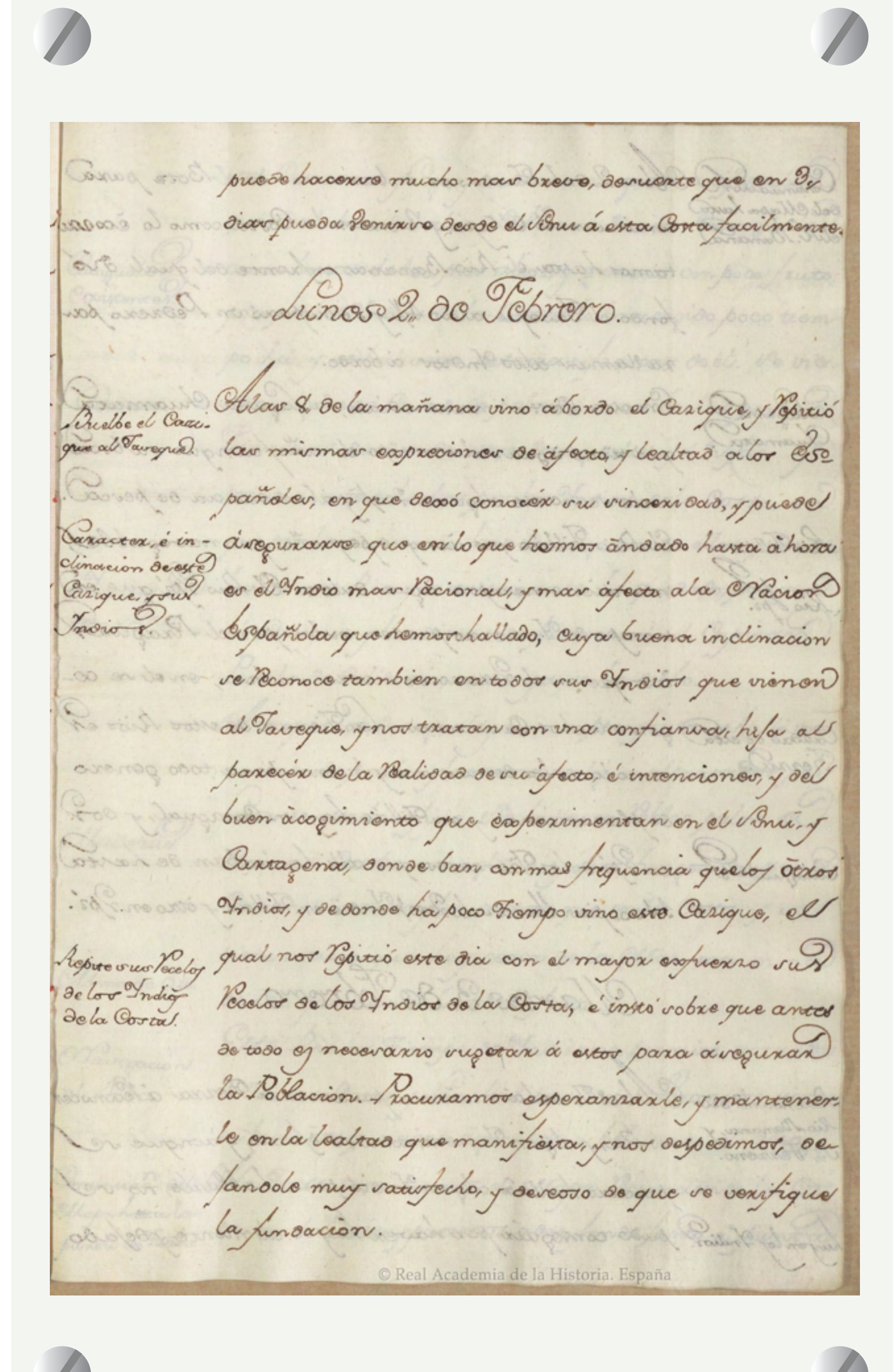
Golfo hay pocos Indios, y en este Rio solo unos 20. y los
de la Calidonia, y Costa que sigue á Portobelo, son los
que vienen á coger el Cacao viniendo en algunas oca-
siones 4. 6. 8. y 10. Piraguas de ellos.

Rio Cayman

En este Rio desagua el Rio Olo, y varios Arroyos que
aunque le hacen Caudaloso, no es Rapido por que viene
por Tierra llana, y aunque en este Tiempo de Verano


tiene poca agua, subimos en el Bote hasta el Puerto
marcado en el Plano, y nunca falta mas arriva pa-
ra lo necesario. Se hallaron en el monte varios arbo-
les de Cacao silvestre, y muchas maderas como en lo
demas de la Costa. Hay tambien barro bueno, y abun-
dante para Teja, ladrillo, losa &c.a y palma para Casas.
Desde este Rio hay camino para ir al Rio del Sinú
que se ha practicado en algunas ocasiones, p.a llevar
pliegos de Cartagena á Panamá por Tierra en tiempo
de la guerra, y los Indios suelen ir por el a vender en
Lorica sus Cacaos, y comprar lo que necesitan, y por
el huyeron algunos Franceses quando los acometieron
los Indios. Es camino llano, y bueno, solo se encu-
entran en el los Cerros de Saraba, y Tiarequí, el
primero á un dia, y el segundo á dos de Camino del
Caymán. Desde Tiarequí hay 3. dias mas, hasta el
Guaraguay, Rio que desagua en el Sinú, y otros 3. de
navegacion hasta este.
En el Pueblo de Saraba hay 23. familias de Indios,
23. en el de Tiarequí, y 20. en el Guaraguay, todos gen-
tiles afectos á los Españoles, y faciles de reducirse. El
Cazique de Tiarequí se llama Yoligana.
Este es el Camino practicado hasta ahora por los Indios
pero segun se reconoce por el Terreno, y el Mapa de

Maderas.
Barro, y Palma.
Camino de Tierra para el Rio del Sinú.
Indios del Pueblo de Surabá, del de Tiarequi, y del Guaraguay.



puede hacerse mucho mas breve, de suerte que en 3 dias pueda venirse desde el Darien á esta Costa facilmente.

Lunes 2 de Febrero.

Buelbe el Casique al Jabeque.

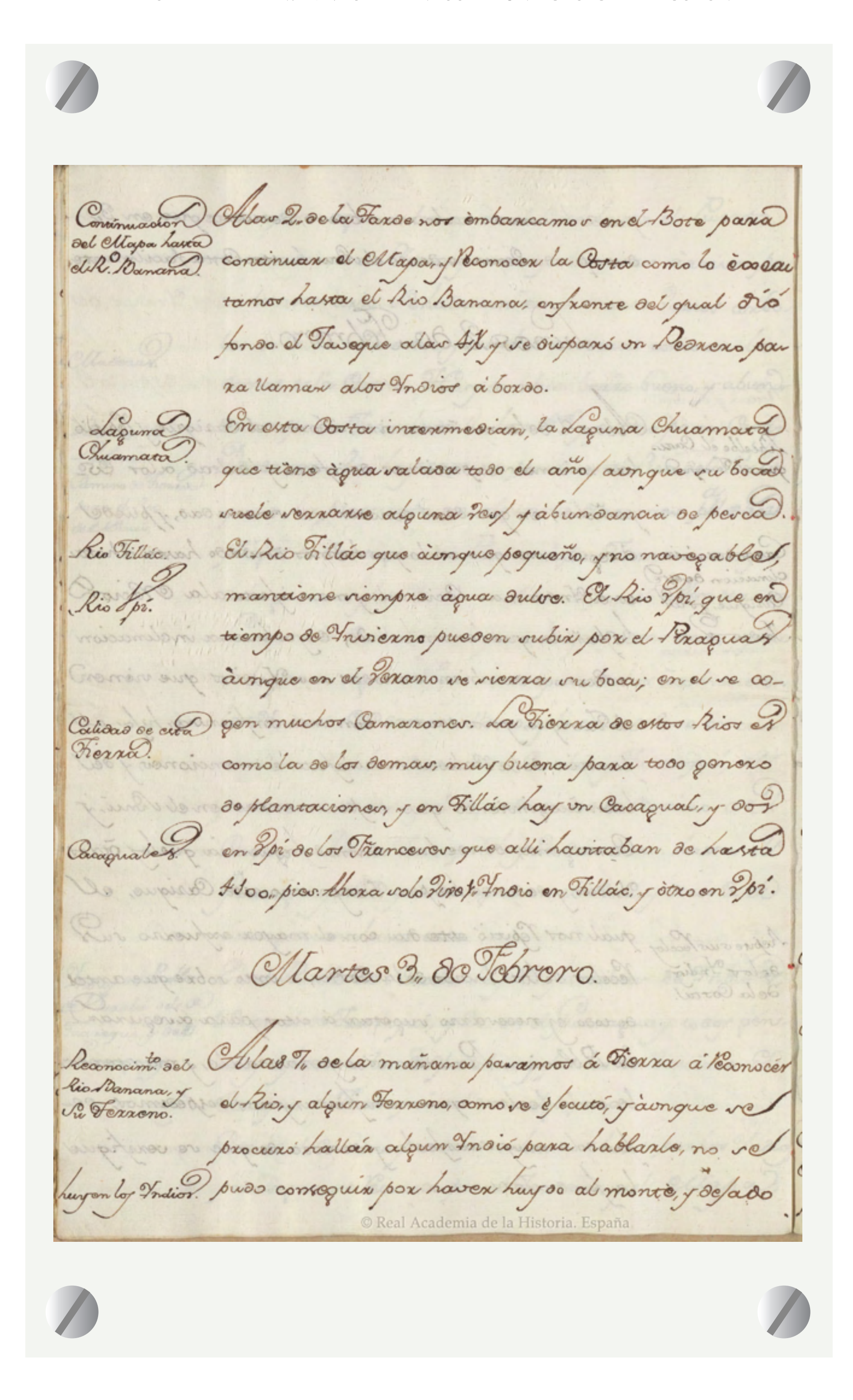
A las 8 de la mañana vino á bordo el Casique, y repitió las mismas expresiones de afecto, y lealtad a los Españoles, en que dexó conocer su sinceridad, y puede asegurarse que en lo que hemos andado hasta ahora

Caracter, é inclinacion de este Casique, y sus Indios.

es el Indio mas racional, y mas afecto ala Nacion Española que hemos hallado, cuya buena inclinacion se reconoce tambien en todos sus Indios que vienen al Jabeque, y nos tratan con una confianza, hija del parecer dela realidad de su afecto, é intenciones, y del buen acogimiento que experimentan en el Darien, y Cartagena, donde van con mas frequencia que los otros Indios, y de donde ha poco tiempo vino este Casique, el

Repite sus Recelos de los Indios dela Costa.

qual nos repitió este dia con el mayor esfuerzo sus recelos de los Indios de la Costa, é instó sobre que antes de todo es necesario sugetar á estos para asegurar la Poblacion. Procuramos esperanzarle, y mantenerle en la lealtad que manifiesta, y nos despedimos, dexandole muy satisfecho, y deseoso de que se verifique la fundacion.



Continuacion del Mapa hasta el Rº. Banana.

A las 2. de la Tarde nos embarcamos en el Bote para continuar el Mapa, y Reconocer la Costa como lo executamos hasta el Rio Banana, enfrente del qual dió fondo el Javeque a las 4½ y se disparó un Pedrero para llamar a los Yndios á bordo.

Laguna Chuamata.

En esta Costa intermedian, la Laguna Chuamata que tiene agua salada todo el año (aunque su boca suele serrarse alguna vez) y abundancia de pesca.

Rio Tilláe.

Rio Ypí.

El Rio Tilláe que aunque pequeño, y no navegable, mantiene siempre agua dulce. El Rio Ypí que en tiempo de Ynvierno pueden subir por el Piraguas, aunque en el Verano se cierra su boca; en el se cogen muchos Camarones.

Calidad de esta Tierra.

Cacaguales.

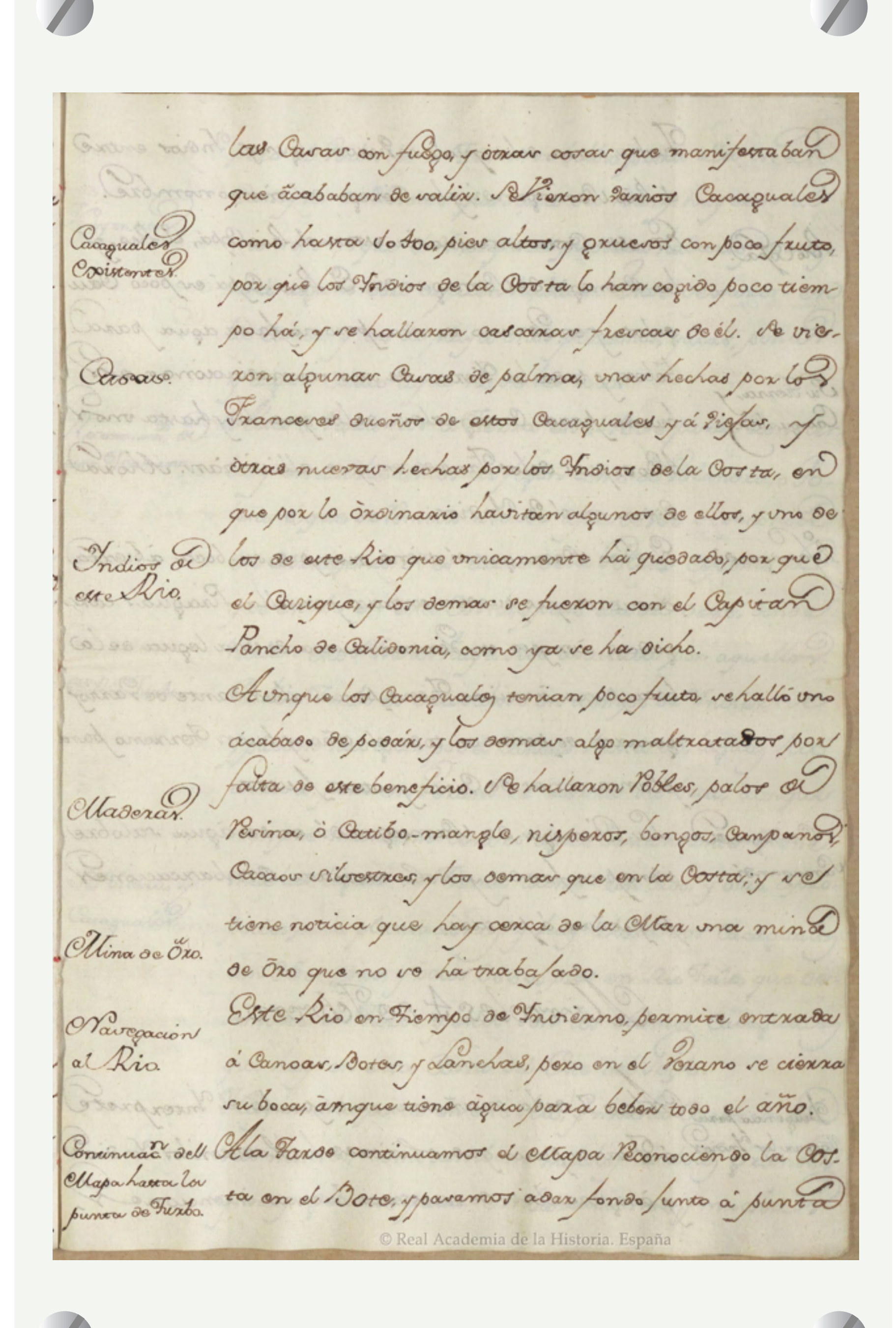
La Tierra de estos Rios es como la de los demas, muy buena para todo genero de plantaciones, y en Tilláe hay un Cacagual, y dos en Ypí de los Franceses que alli havitaban de hasta 4500,, pies. Ahora solo vive 1,, Yndio en Tilláe, y otro en Ypí.

Martes 3,, de Febrero.

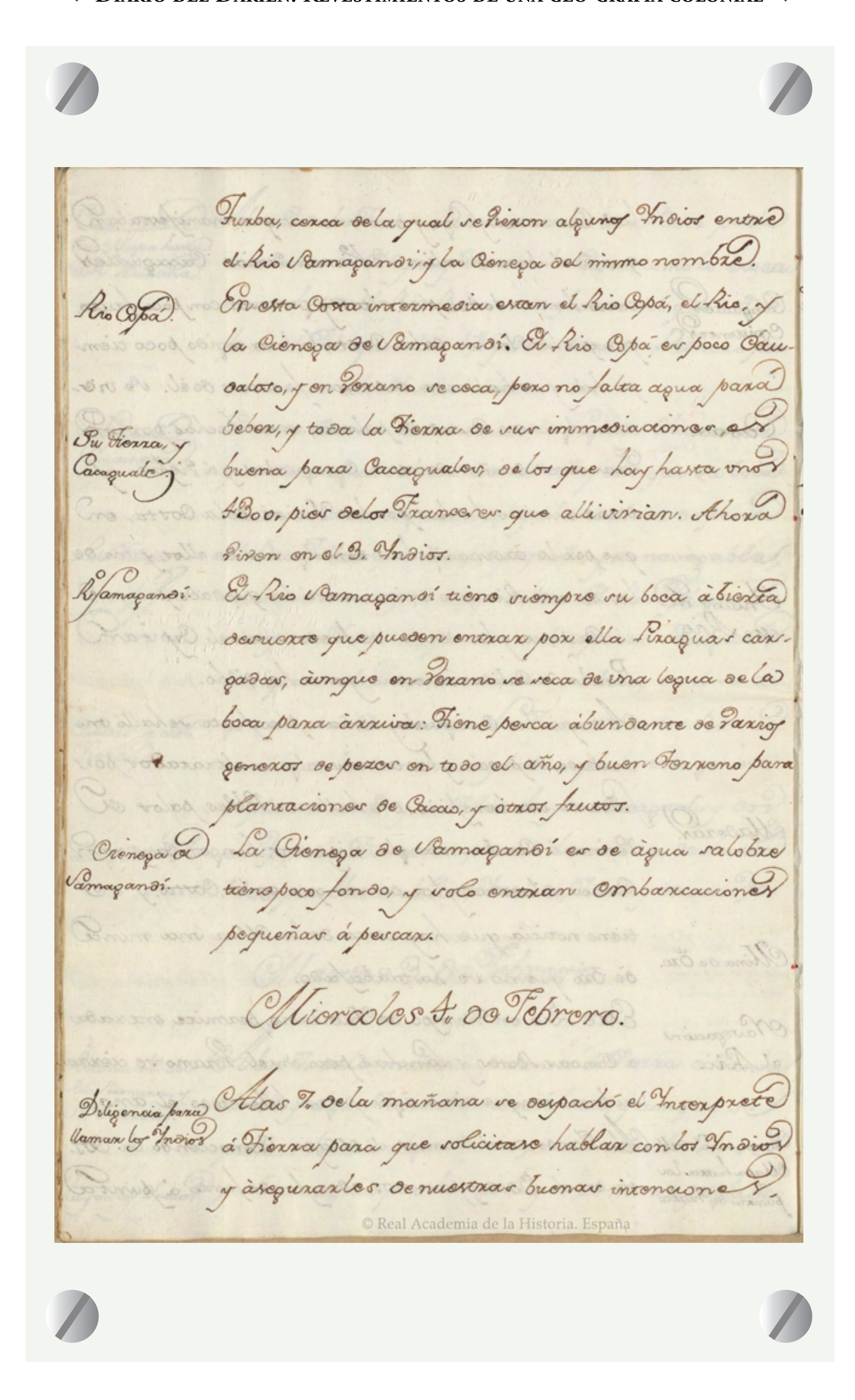
Reconocimto. del Rio Banana, y su Terreno.

huyen los Yndios.

A las 7,, de la mañana pasamos á Tierra á Reconocér el Rio, y algun Terreno, como se executó, y aunque se procuró hallar algun Yndio para hablarlo, no se pudo conseguir por haver huydo al monte, y dexado



	las Casas con fuego, y otras cosas que manifestaban
	que acababan de salir. Se vieron varios Cacaguales
Cacaguales Existentes.	como hasta de 400 pies altos, y gruesos con poco fruto,
	por que los Yndios de la Costa lo han cogido poco tiem-
	po há, y se hallaron cascaras frescas de él. Se vie-
Casas.	ron algunas Casas de palma, unas hechas por los
	Franceses dueños de estos Cacaguales y á Piezas, y
	otras nuevas hechas por los Yndios de la Costa, en
	que por lo ordinario havitan algunos de ellos, y uno de
Indios de este Rio.	los de este Rio que unicamente hai quedado, por que
	el Cazique, y los demas se fueron con el Capitan
	Pancho de Calidonia, como ya se ha dicho.
	Aunque los Cacaguales tenian poco fruto se halló uno
	ácabado de podar, y los demas algo maltratados por
	falta de este beneficio. Se hallaron Robles, palos de
Maderas.	Resina, ó Catibo-mangle, nisperos, bongos, Campanos,
	Cacaos silvestres, y los demas que en la Costa; y se
	tiene noticia que hay cerca de la Mar una mina
Mina de Oro.	de Oro que no se ha trabajado.
Navegacion al Rio	Este Rio en tiempo de Ynvierno, permite entrada
	á Canoas, Botes, y Lanchas, pero en el Verano se cierra
	su boca, aunque tiene agua para beber todo el año.
Continuacⁿ del Mapa hasta la punta de Tirbo.	A la tarde continuamos el Mapa Reconociendo la Cos-
	ta en el Bote, y pasamos a dar fondo junto á punta



Turba, cerca dela qual se vieron algunos Yndios entre el Rio Samagandi, y la Cienega del mismo nombre.

Rio Copá.

En esta Costa intermedia estan el Rio Copá, el Rio, y la Cienega de Samagandi. El Rio Copá es poco Caudaloso, y en Verano se seca, pero no falta agua para beber, y toda la tierra de sus immediaciones es buena para Cacaguales, de los que hay hasta unos 4800 pies delos Franceses que alli vivian. Ahora vieron en el 3. Yndios.

Su tierra, y Cacaguales.

R.o Samaganđi.

El Rio Samaganđi tiene siempre su boca àbierta de suerte que pueden entrar por ella Piraguas cargadas, àunque en Verano se seca de una legua dela boca para àrriva: Tiene pesca àbundante de varios generos de peces en todo el año, y buen terreno para plantaciones de Cacao, y otros frutos.

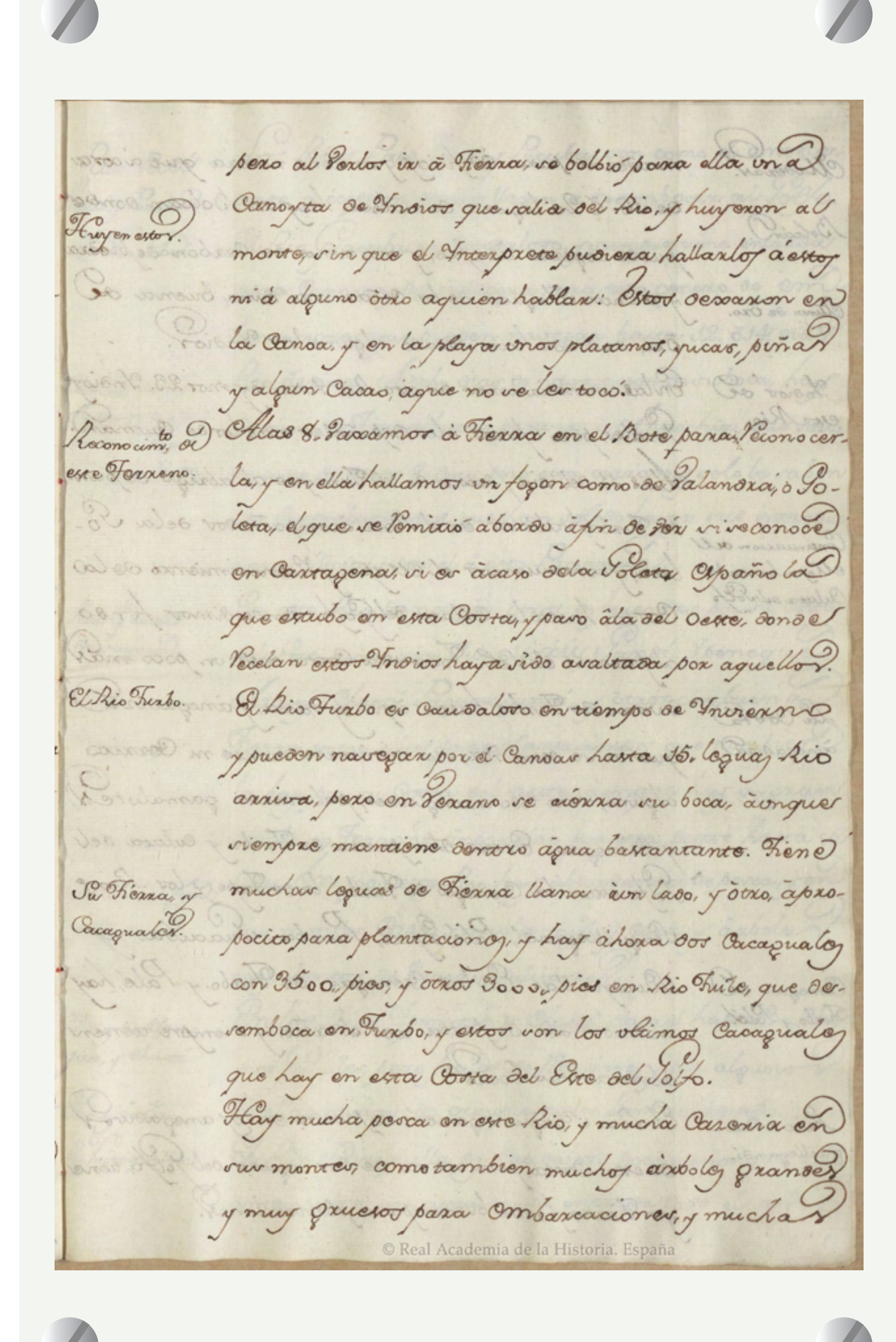
Cienega de Samaganđi.

La Cienega de Samaganđi es de àgua salobre tiene poco fondo, y solo entran embarcaciones pequeñas à pescar.

Miercoles 4. de Febrero.

Diligencia para llamar los Yndios

A las 7. dela mañana se despachó el Interprete à tierra para que solicitase hablar con los Yndios y àsegurarles de nuestras buenas intenciones,



Huyen estos.

pero al verlos ir à Tierra, se bolbió para ella una
Canoyta de Yndios que salia del Rio, y huyeron al
monte, sin que el Ynterprete pudiera hallarlos à estos
ni à alguno otro aquien hablar: Estos dexaron en
la Canoa, y en la playa unos platanos, yucas, piñas
y algun Cacao, àque no se les tocó.

Reconocim.to de este Terreno.

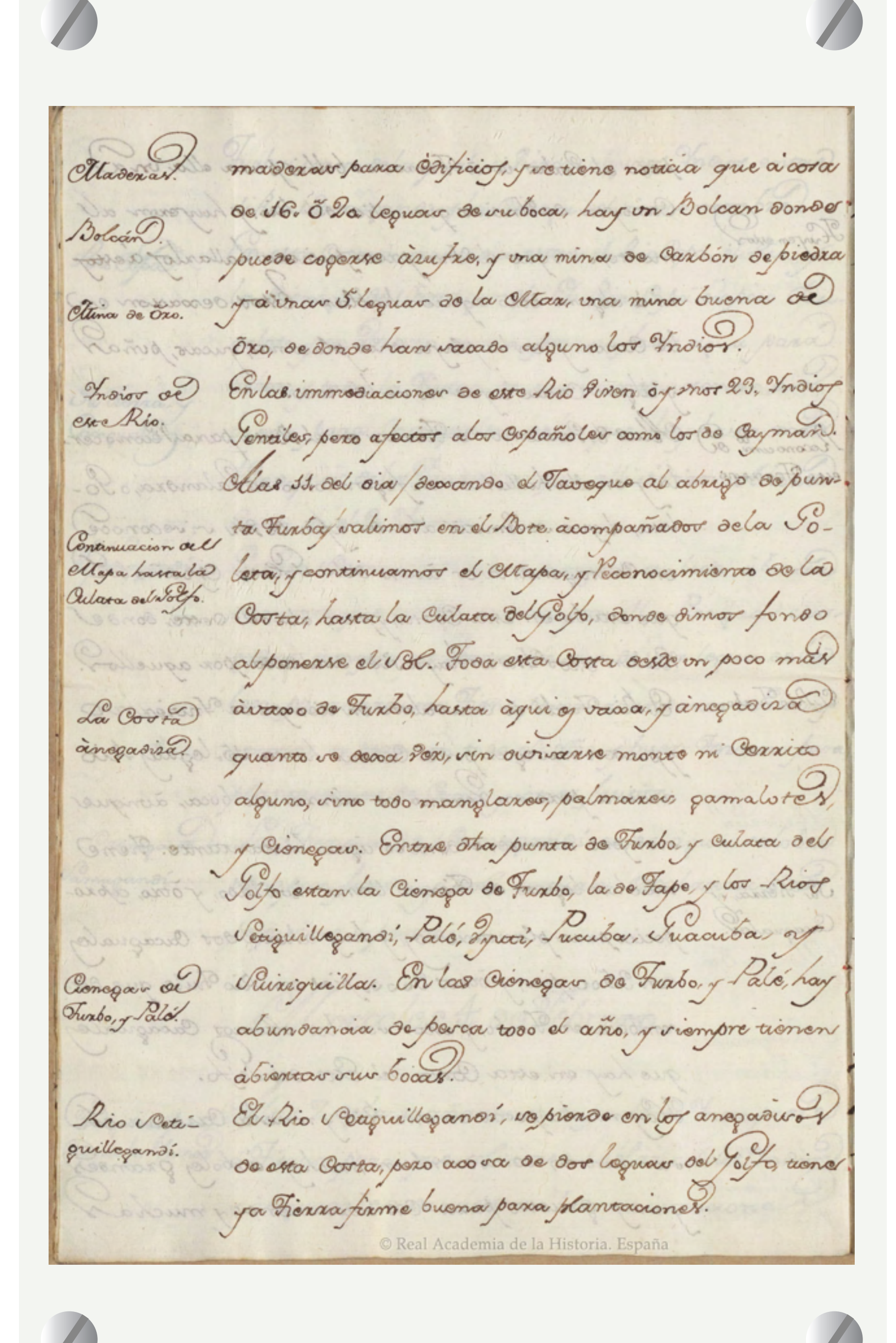
Alas 8. Passamos à Tierra en el Bote para Reconocer-
la, y en ella hallamos un fogon como de Balandra, ò Po-
leta, el que se remitio àbordo àfin de ver si se conoce
en Cartagena, si es àcaso dela Poleta Español la
que estubo en esta Costa, y paso àla del oeste, donde
recelan estos Yndios haya sido asaltada por aquellos.

El Rio Turbo.

El Rio Turbo es caudaloso en tiempo de Ynvierno
y pueden navegar por el Canoas hasta 15. leguas Rio
arriva, pero en Verano se cierra su boca, àunque
siempre mantiene dentro agua bastantante. Tiene

Su Tierra, y Cacaguales.

muchas leguas de Tierra llana àun lado, y otro, apro-
pocito para plantaciones, y hay àhora dos Cacaguales
con 3500. pies, y otros 3000. pies en Rio Tulo, que des-
semboca en Turbo, y estos son los ultimos Cacaguales
que hay en esta Costa del Este del Golfo.
Hay mucha pesca en este Rio, y mucha Caceria en
sus montes, como tambien muchos árboles grandes
y muy gruesos para Embarcaciones, y muchas

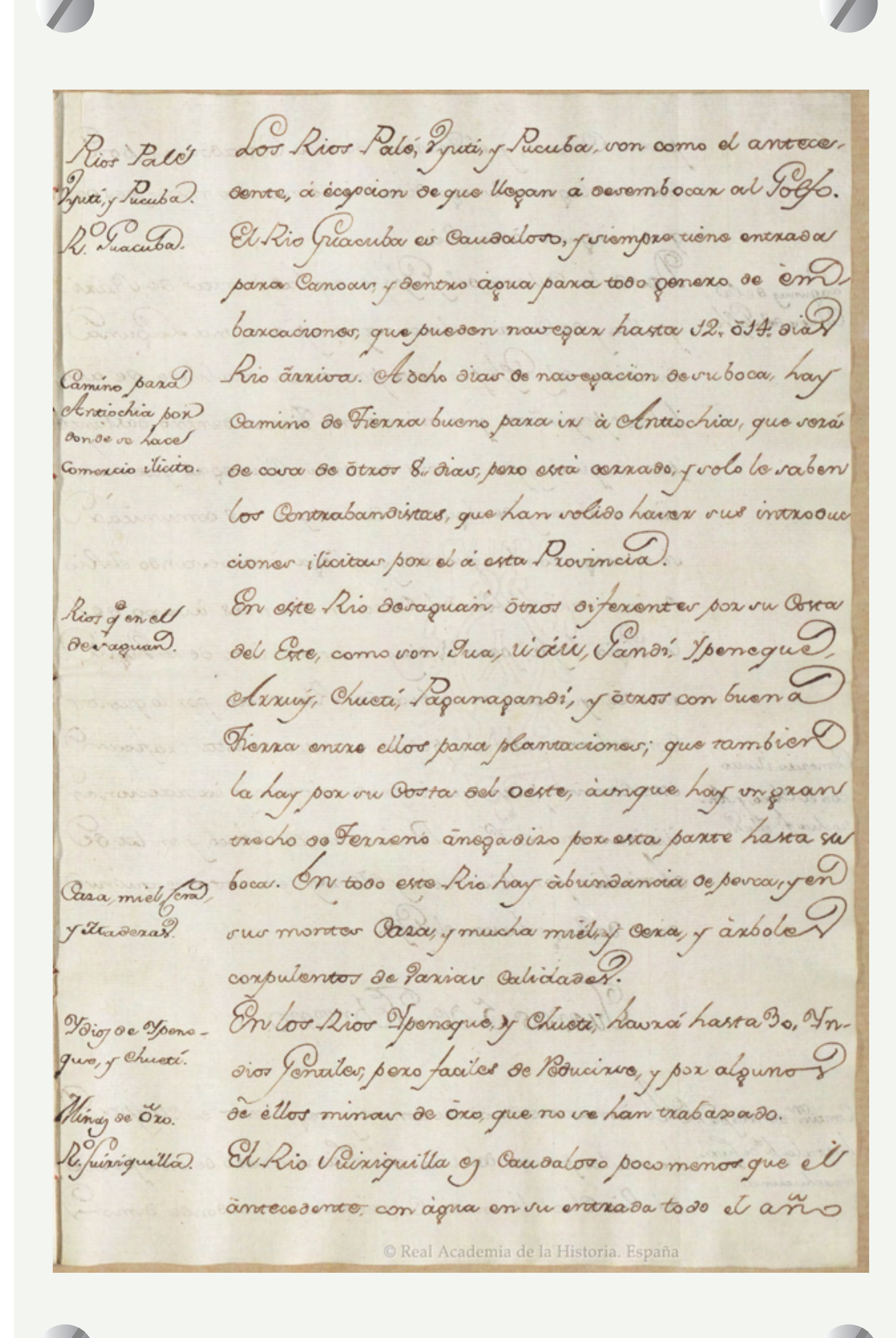


Maderas. — maderas para Edificios, y se tiene noticia que á costa
de 16. ó 20 leguas de su boca, hay un Bolcan donde
Bolcán. — puede cogerse azufre, y una mina de Carbón de piedra
Mina de Oro. — y á unas 5. leguas de la Mar, una mina buena de
Oro, de donde han sacado alguno los Yndios.

Yndios de este Rio. — En las immediaciones de este Rio Siron ay unos 23. Yndios
Gentiles, pero afectos a los Españoles como los de Caymán.

A las 11. del dia (dexando el Tavegue al abrigo de pun-
ta Turbo) salimos en el Bote acompañados de la Go-
Continuacion del Mapa hasta la Culata del Golfo. — leta, y continuamos el Mapa, y Reconocimiento de la
Costa, hasta la Culata del Golfo, donde dimos fondo
al ponerse el Sol. Toda esta Costa desde un poco mas
La Costa anegadiza. — avaxo de Turbo, hasta aqui es baxa, y anegadiza
quanto se alcanza ver, sin divisarse monte ni Cerrito
alguno, sino todo manglares, palmares, gamalotes,
y Ciénegas. Entre dha punta de Turbo, y culata del
Golfo estan la Cienega de Turbo, la de Tape, y los Rios
Seriguillegandí, Palé, Ypaí, Sucuba, Guacuba, y
Cienegas de Turbo, y Palé. — Suiriguilla. En las Ciénegas de Turbo, y Palé, hay
abundancia de pesca todo el año, y siempre tienen
abiertas sus bocas.

Rio Seri-guillegandí. — El Rio Seriguillegandí, se pierde en los anegadizos
de esta Costa, pero acosa de dos leguas del Golfo, tiene
ya Tierra firme buena para plantaciones.



Rios Paló Ypuiti, y Pucuba.

Los Rios Paló, Ypuiti, y Pucuba, son como el antece-
dente, á ecepcion de que llegan á desembocar al Golfo.

Rº Guacuba.

El Rio Guacuba es Caudaloso, y siempre tiene entrada
para Canoas, y dentro agua para todo genero de em-
barcaciones, que pueden navegar hasta 12. ó 14. dias
Rio arriva. A ocho dias de navegacion de su boca, hay
Camino de Tierra bueno para ir á Antiochia, que será
de cosa de otros 8. dias, pero está cerrado, y solo lo saben
los Contrabandistas, que han solido hacer sus introduc-
ciones ilicitas por el á esta Provincia.

Camino para Antiochia por donde se hace Comercio ilicito.

Rios qᵉ en el desaguan.

En este Rio desaguan otros diferentes por su Costa
del Este, como son Gua, Uáñi, Pandí, Ypenegue,
Arruy, Chueti, Paganapandí, y otros con buena
Tierra entre ellos para plantaciones; que tambien
la hay por su Costa del oeste, aunque hay un gran
trecho de Terreno anegadizo por esta parte hasta su
boca. En todo este Rio hay abundancia de pesca, y en
sus montes Caza, y mucha miel, y Cera, y arboles
corpulentos de varias calidades.

Caza, miel, Cera, y Maderas.

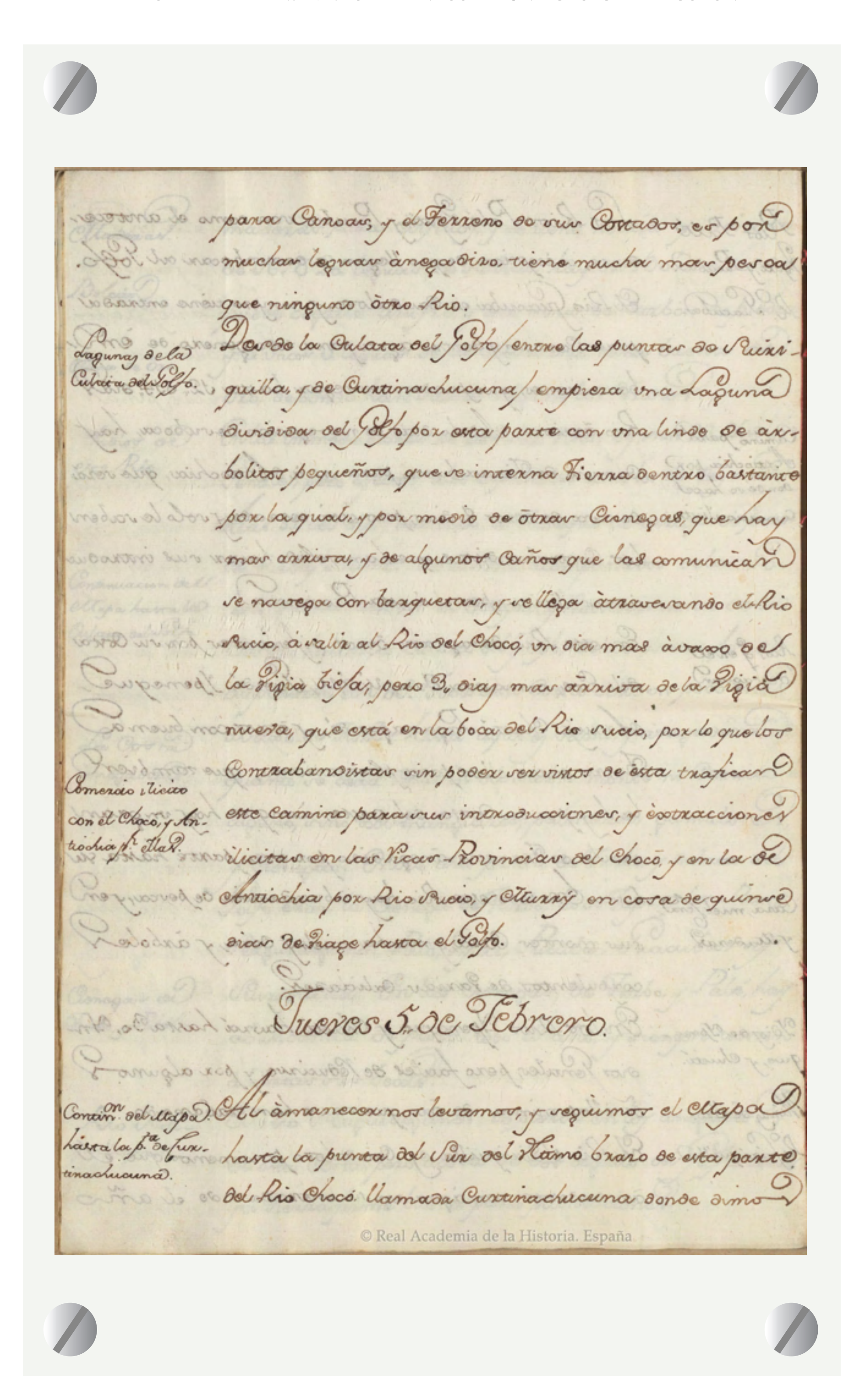
Yndios de Ypenegue, y Chueti.

En los Rios Ypenegue, y Chueti, havrá hasta 30. In-
dios Gentiles, pero faciles de Reducirse, y por algunos
de ellos minas de oro, que no se han trabajado.

Minas de Oro.

Rº Suiriquilla.

El Rio Suiriquilla es Caudaloso poco menos que el
antecedente, con agua en su entrada todo el año



para Canoas, y el Terreno de sus Costados, es por muchas leguas anegadizo, tiene mucha mas pesca que ninguno otro Rio.

Lagunas de la Culata del Golfo.

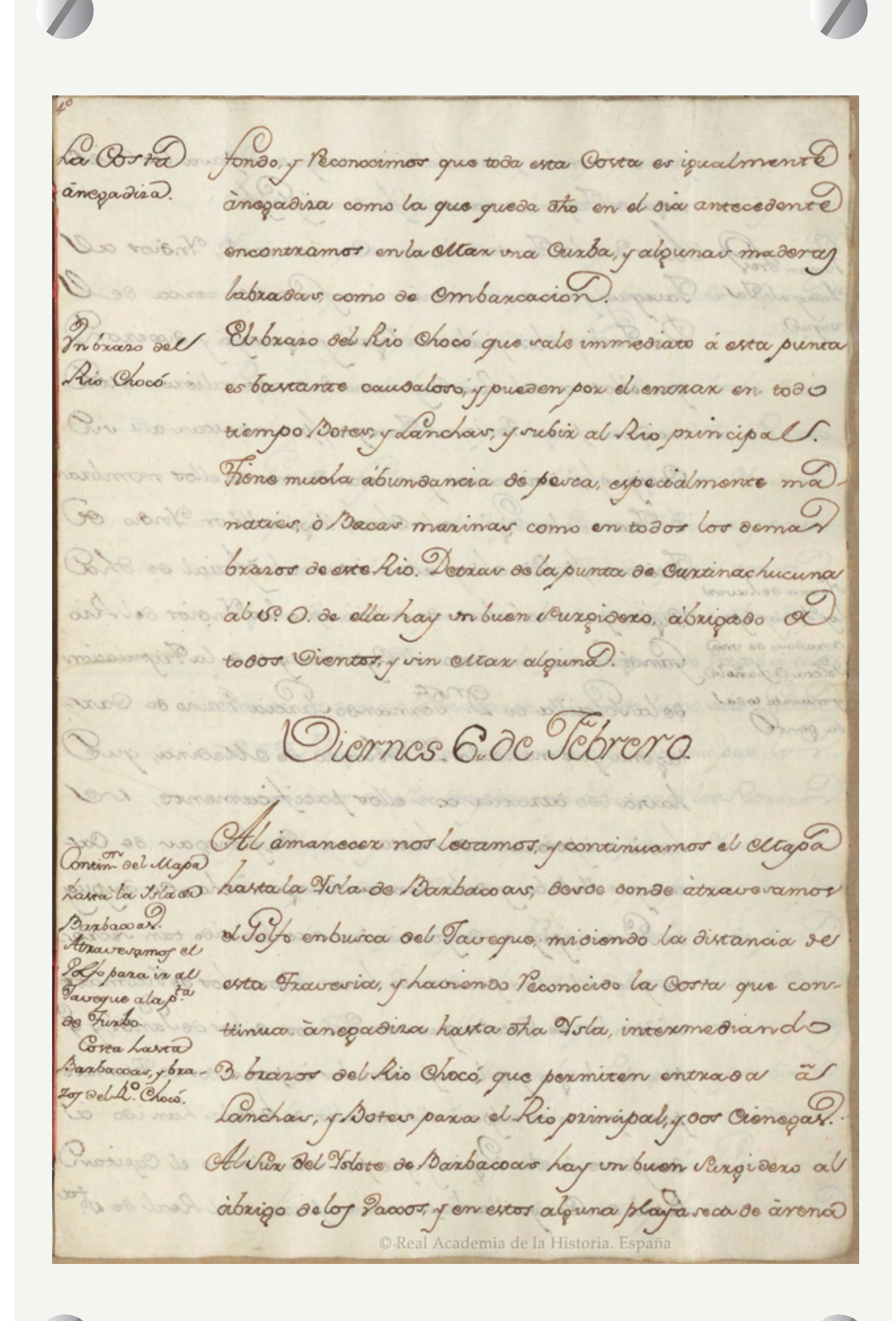
Desde la Culata del Golfo (entre las puntas de Ruiz-quilla, y de Curtinachucuna) empieza una Laguna dividida del Golfo por esta parte con una linea de ar-bolitos pequeños, que se interna Tierra dentro bastante por la qual, y por medio de otras Cienegas, que hay mas arriba, y de algunos Caños que las comunican se navega con barquetas, y se llega atravesando el Rio Sucio, à salir al Rio del Chocó un dia mas abaxo de la Vigia bieja, pero 3. dias mas arriba de la Vigia nueva, que está en la boca del Rio sucio, por lo que los Contrabandistas sin poder ser vistos de ésta trafican este camino para sus introducciones, y extracciones ilicitas en las Ricas Provincias del Chocó, y en la de Antiochia por Rio Sucio, y Murry en cosa de quinse dias de viage hasta el Golfo.

Comercio ilicito con el Chocó, y Antiochia p.r alla.

Jueves 5. de Febrero.

Contin.on del Mapa. hasta la p.ta de Curtinachucuna.

Al amanecer nos levamos, y seguimos el Mapa hasta la punta del Sur del Ultimo brazo de esta parte del Rio Chocó llamada Curtinachucuna donde dimo



4º

La Costa ànegadiza.

fondo, y Reconocimos que toda esta Costa es igualmente ànegadiza como la que queda dho en el dia antecedente encontramos en la Mar vna Curba, y algunas maderas labradas, como de Embarcacion.

Vn brazo del Rio Chocó

El brazo del Rio Chocó que sale immediato à esta punta es bastante caudaloso, y pueden por el entrar en todo tiempo Botes y Lanchas, y subir al Rio principal. Tiene mucha àbundancia de pesca, especialmente manaties, ò Bacas marinas, como en todos los demas brazos de este Rio. Detras de la punta de Curtinachucuna al S.º O. de ella hay vn buen Surgidero, àbrigado de todos Vientos, y sin Mar alguna.

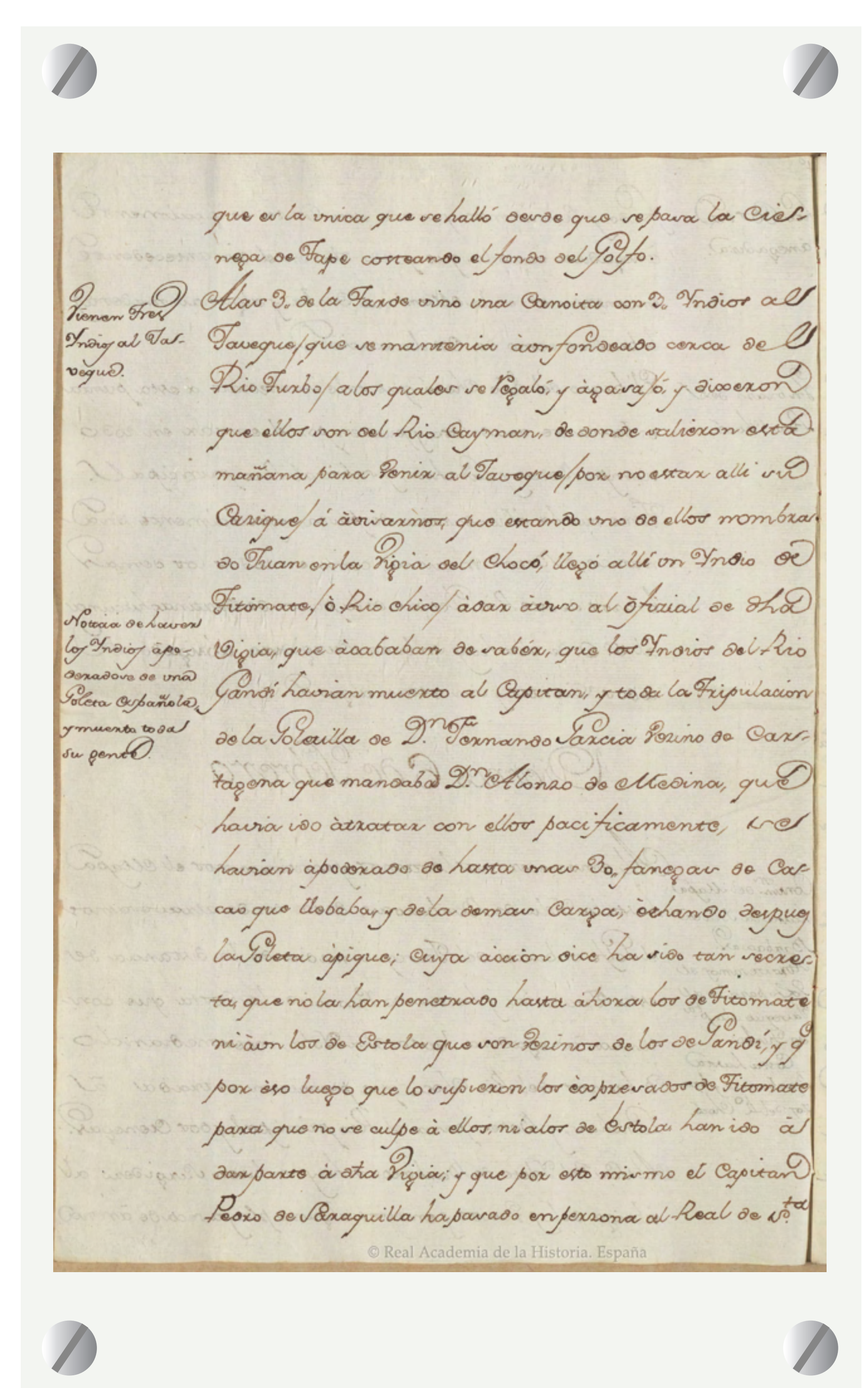
Viernes 6 de Febrero

Contin.on del Mapa hasta la Ysla de Barbacoas.

Atravesamos el Golfo para ir al Taveque a la p.ta de Tierbo.

Costa hasta Barbacoas, y brazos del R.º Chocó.

Al amanecer nos levamos, y continuamos el Mapa hasta la Ysla de Barbacoas, desde donde àtravesamos el Golfo en busca del Taveque, midiendo la distancia de esta Travesia, y haviendo Reconocido la Costa que continua ànegadiza hasta dha Ysla, intermediando 3 brazos del Rio Chocó, que permiten entrada à Lanchas, y Botes para el Rio principal, y por Cienegas. Al Sur del Yslote de Barbacoas hay vn buen Surgidero al àbrigo de los Pasos, y en estos alguna playa seca de arena



que es la unica que se halló desde que se para la Cies-
nega de Tape costeando el fondo del Golfo.

Vienen tres Indios al Taveque.

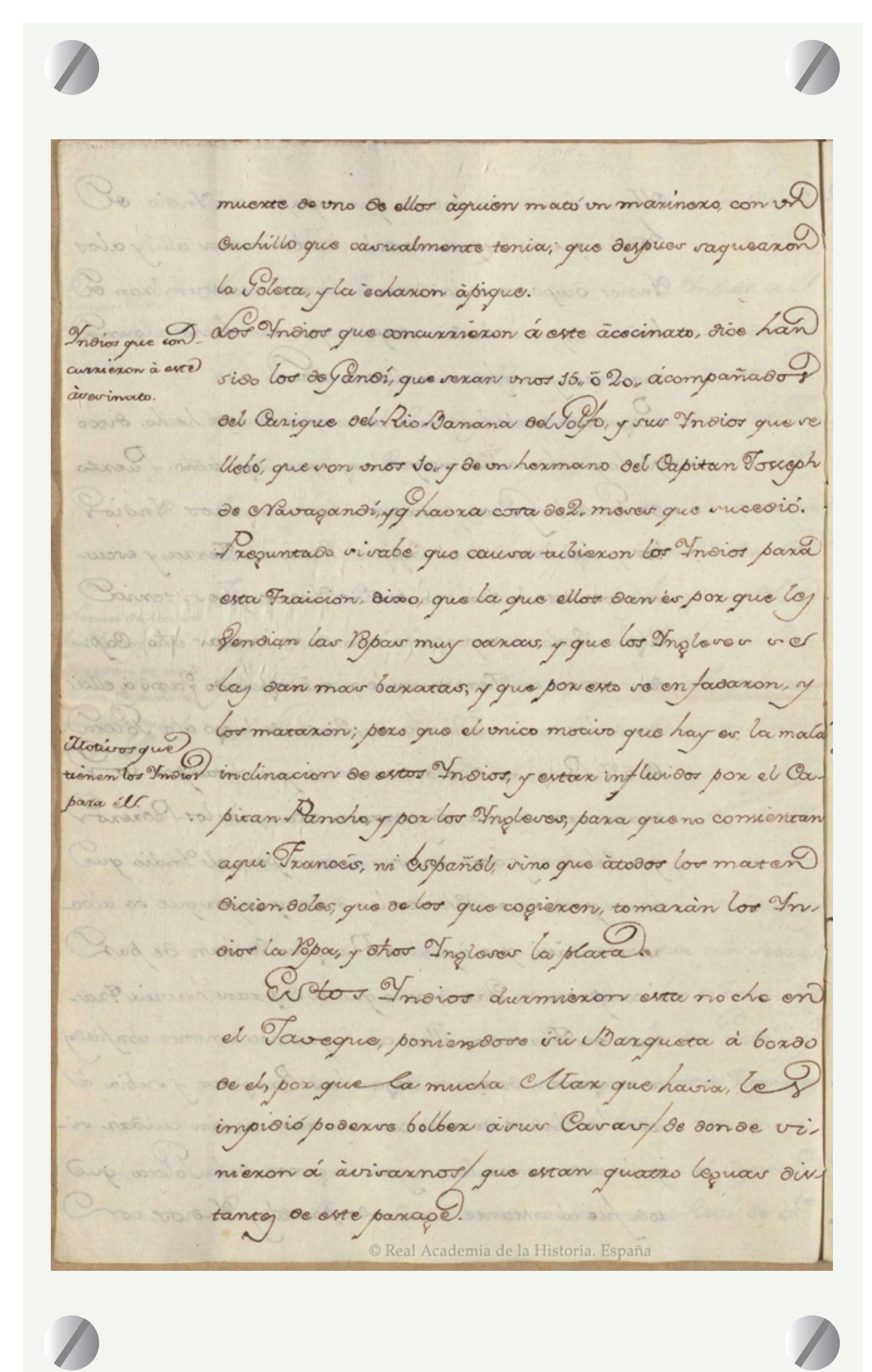
A las 3. de la Tarde vino una Canoita con 3. Indios al
Taveque, que se mantenia aun fondeado cerca de
Rio Turbo; a los quales se regaló, y agasajó, y dixeron
que ellos son del Rio Cayman, de donde salieron esta
mañana para venir al Taveque, por no estar alli su
Casique, á avisarnos, que estando uno de ellos nombra-
do Juan en la Vigia del Chocó, llegó alli un Indio de
Titimate, ó Rio chico, á dar aviso al oficial de dha
Vigia, que acababan de sabér, que los Indios del Rio

Noticia de haver los Indios apoderadose de una Goleta Española, y muerto toda su gente.

Gandí havian muerto al Capitan, y toda la Tripulacion
de la Goletilla de Dn. Fernando Garcia Vezino de Car-
tagena que mandaba Dn. Alonzo de Medina, que
havia ido à tratar con ellos pacificamente, y se
havian apoderado de hasta unas 30. fanegas de Ca-
cao que llebaba, y de la demas Carga, echando despues
la Goleta à pique; cuya accion dice ha sido tan secre-
ta, que no la han penetrado hasta ahora los de Titimate
ni aun los de Estola que son vezinos de los de Gandí, y q.
por eso luego que lo supieron los expresados de Titimate
para que no se culpe à ellos, ni a los de Estola han ido à
dar parte à esta Vigia; y que por esto mismo el Capitan
Pedro de Saraguilla ha pasado en persona al Real de Sta

María à dar esta noticia, que supo por un Yndio de
Cótola que vió los pedazos de la èmbarcacion alli; y alos
Yndios òcupados en la ceremonia que àcostumbran de
bañarse quarenta dias despues que han hecho alguna
matanza, y se informó de ellos de esta.

Preguntandosele las circunstancias de este hecho, dixo
que lo que ha sabido es, que luego que llegó àdicho Puerto
de Gandi la Goleta, pasaron àbordo algunos Yndios
los quales instaron al Capitan pasase à Tierra, y escu-
sandose este, le dixo uno de dichos Yndios, que si tenia
algun Rezelo, el se quedaria abordo mientras dicho Capi-
tan estaba en Tierra, con lo que àsegurado pasó à ellas
donde los demas le mataron, viniendo luego ala Goleta
6. ó 7. Piraguas de ellos àrmadas, que vistas por los
marineros de ella, empezaron àcargar los Pedreros
que llebaban, y àtomar sus àrmas; pero el Yndio que
havia quedado en Rehenes les dixo, que porque se albo-
rotaban àssi, que àquellas Piraguas venian de paz
à comprar en virtud de lo que el Capitan havia Tra-
tado en Tierra con ellos; con lo que neciamente confiados
se sosegaron, dexaron llegar las Piraguas, y subir à
todos los Yndios de ellas con sus àrmas, sin cuidar si-
quiera de tomar las suyas la gente dela Goleta, que
toda fue al instante àsesinada por dichos Yndios, con



muerte de uno de ellos à quien mató un marinero, con un
Cuchillo que casualmente tenia; que despues saquearon
la Goleta, y la echaron à pique.

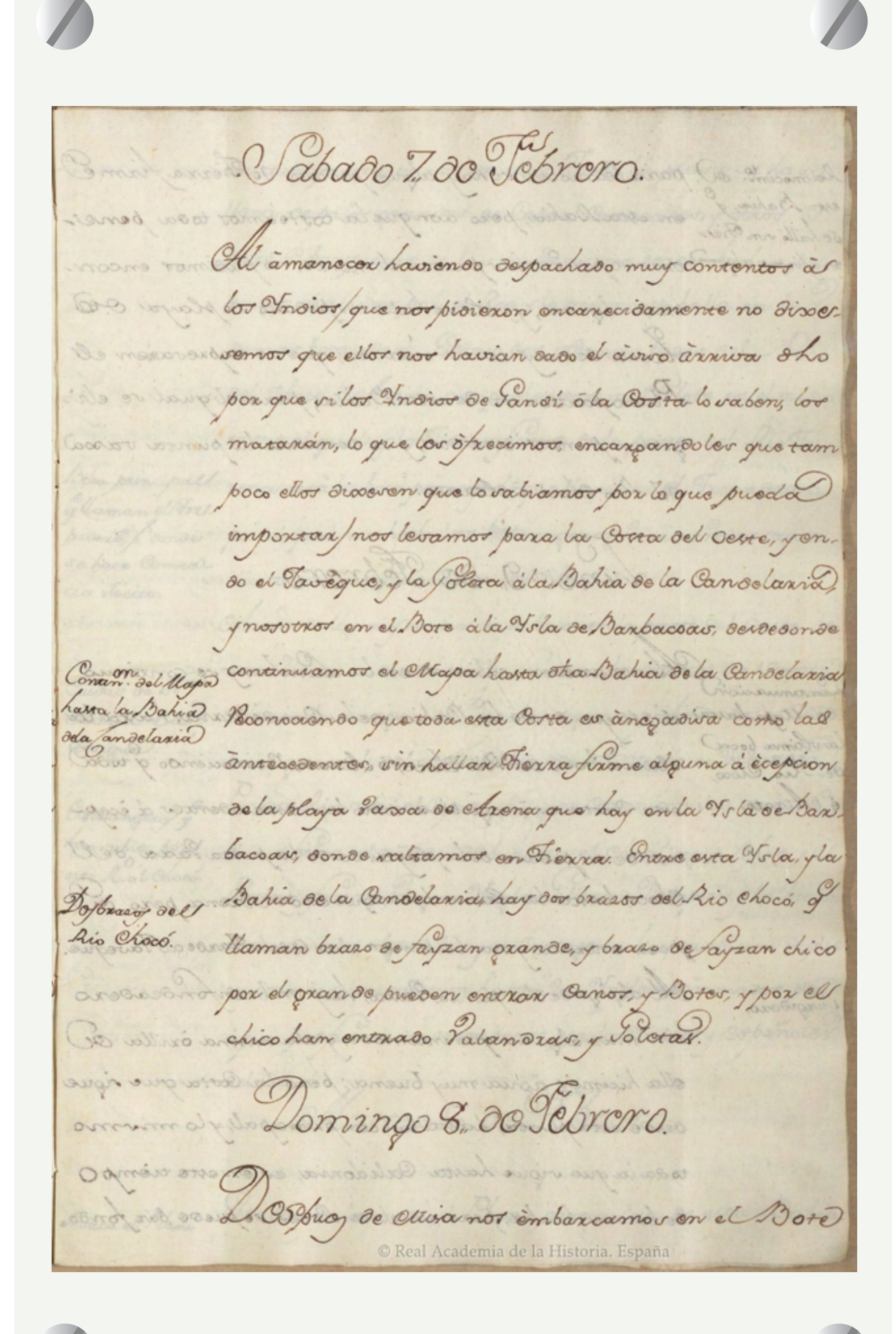
Indios que concurrieron à este asesinato.

Los Indios que concurrieron á este asecinato, dice han
sido los de Pandí, que serán unos 15. ó 20. acompañados
del Cazique del Rio Banana del Golfo, y sus Indios que se
llebó, que son unos 10. y de un hermano del Capitan Joseph
de Navagandí, y q. havrá cosa de 2. meses que sucedió.
Preguntado si sabe que causa tubieron los Indios para
esta Traicion, dixo, que la que ellos dan es por que les
Vendian las Ropas muy caras, y que los Yngleses se
las dan mas baratas, y que por esto se enfadaron, y
los mataron; pero que el unico motivo que hay es la mala

Motivos que tienen los Indios para él.

inclinacion de estos Indios, y estar influidos por el Ca-
pitan Pancho, y por los Yngleses, para que no consientan
aqui Frances, ni Español, sino que à todos los maten
diciendoles, que de los que cogieren, tomarán los In-
dios la Ropa, y estos Yngleses la plata.

Estos Indios durmieron esta noche en
el Tavegue, poniendose su Barqueta à bordo
de el, por que la mucha Mar que havia, les
impidió poderse bolber à sus Casas/ de donde vi-
nieron á avisarnos/ que estan quatro leguas dis-
tantes de este parage.



Sabado 7, de Febrero.

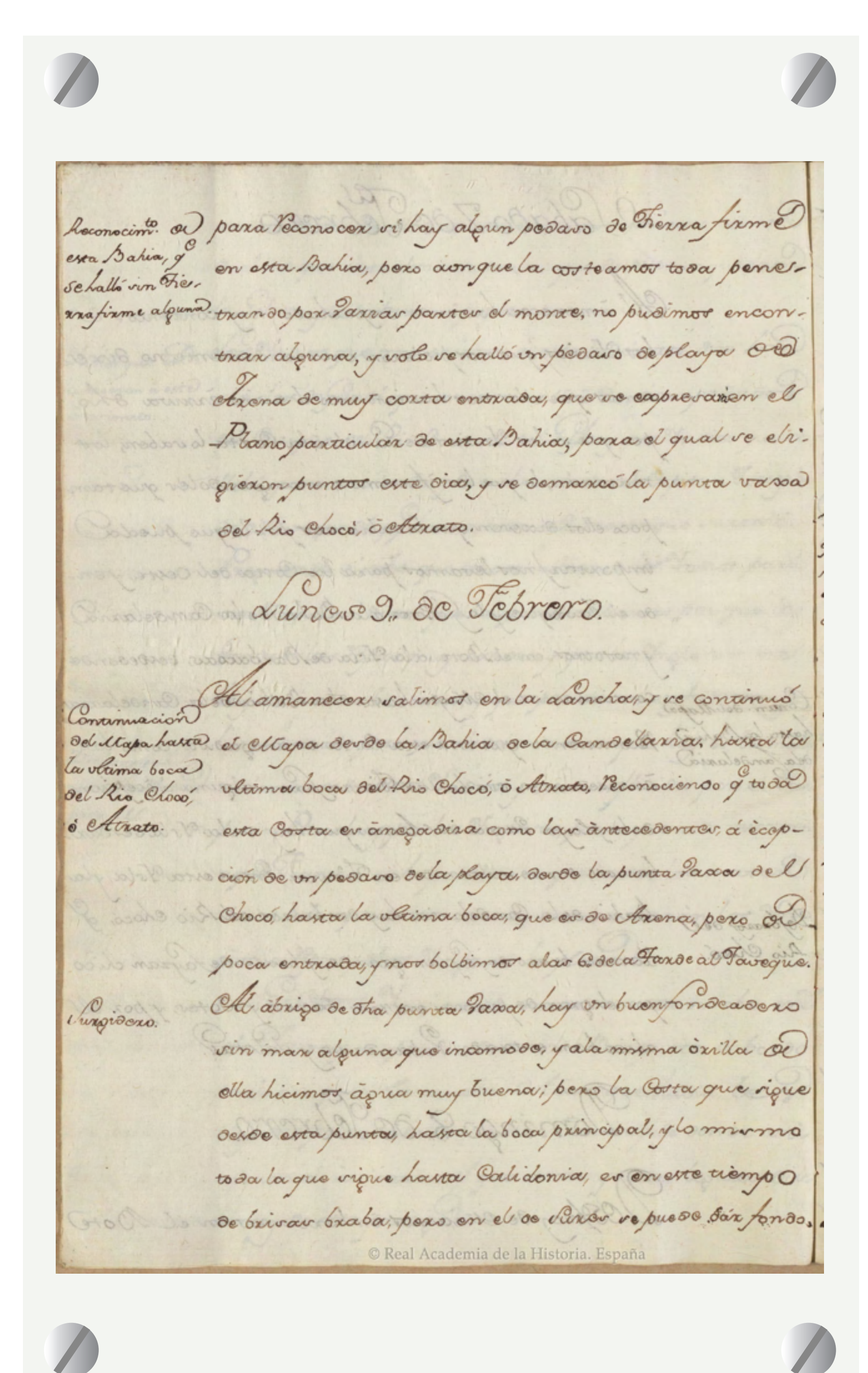
Al amanecer haviendo despachado muy contentos à los Indios, que nos pidieron encarecidamente no dixesemos que ellos nos havian dado el aviso àrriba dho por que si los Indios de Tancí ó la Costa lo saben, los mataràn, lo que los ofrecimos, encargandoles que tampoco ellos dixesen que lo sabiamos, por lo que pueda importar, nos levamos para la Costa del Oeste, yendo el Tavèque, y la Goleta à la Bahia de la Candelaria, y nosotros en el Bote à la Ysla de Barbacoas, desde donde continuamos el Mapa hasta dha Bahia de la Candelaria. Reconociendo que toda esta Costa es ànegadiza como las àntecedentes, sin hallar Tierra firme alguna à ecepcion de la playa baxa de Arena que hay en la Ysla de Barbacoas, donde saltamos en Tierra. Entre esta Ysla, y la Bahia de la Candelaria, hay dos brazos del Rio Chocó, q. llaman brazo de Fayzan grande, y brazo de Fayzan chico por el grande pueden entrar Canoas, y Botes, y por el chico han entrado Palandras, y Goletas.

Contin.on del Mapa hasta la Bahia de la Candelaria

Dos brazos del Rio Chocó.

Domingo 8, de Febrero.

Despues de Misa nos èmbarcamos en el Bote



Reconocim.to de esta Bahia, y q.e se halló sin Tierra firme alguna.

para Reconocer si hay algun pedazo de Tierra firme en esta Bahia, pero aunque la costeamos toda penetrando por varias partes el monte, no pudimos encontrar alguna, y solo se halló un pedazo de playa de Arena de muy corta entrada, que se expresa en el Plano particular de esta Bahia, para el qual se eligieron puntos este dia, y se demarcó la punta rasa del Rio Chocó, ó Atrato.

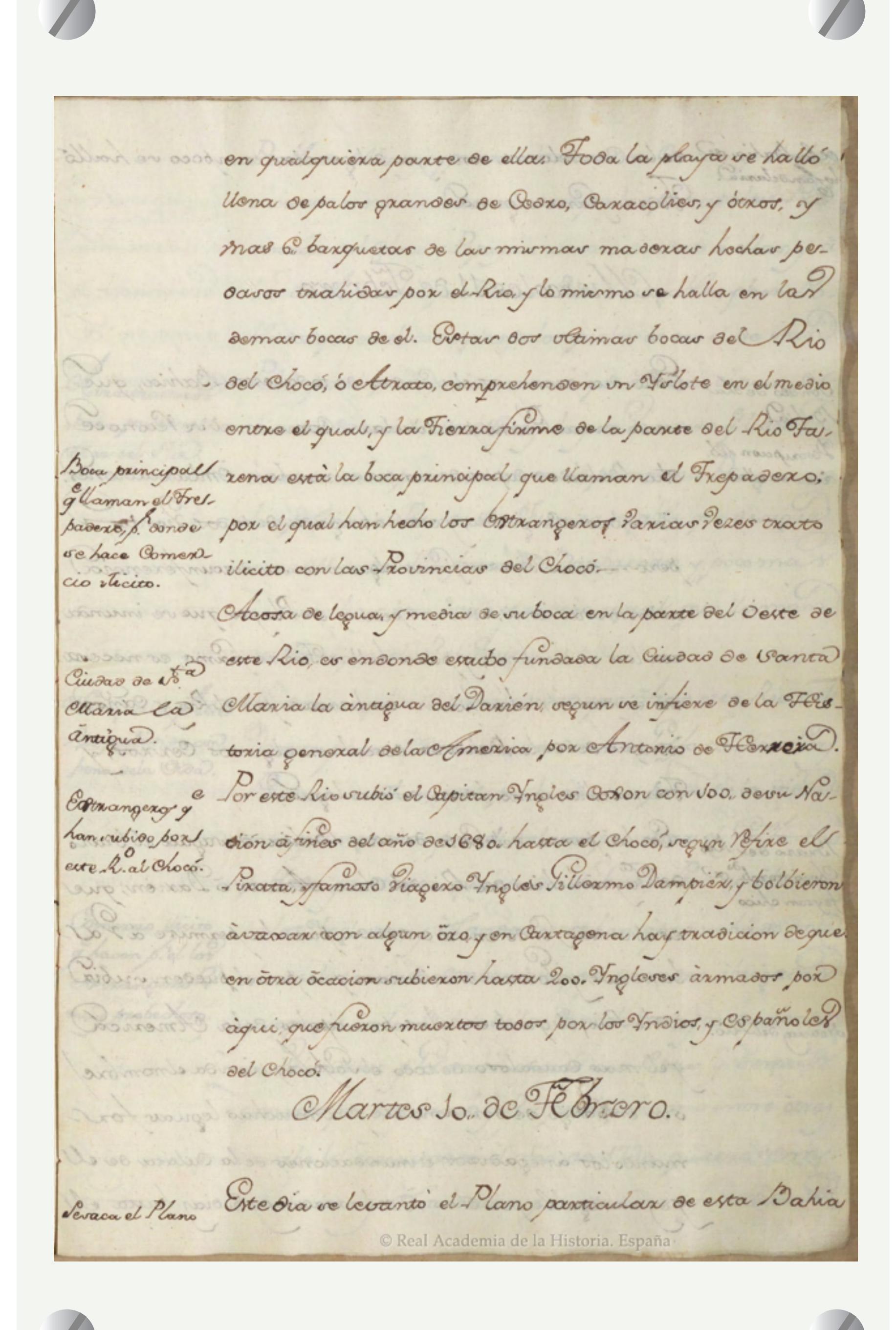
Lunes 9. de Febrero.

Continuacion del Mapa hasta la ultima boca del Rio Chocó, ó Atrato.

Al amanecer salimos en la Lancha, y se continuó el Mapa desde la Bahia de la Candelaria, hasta la ultima boca del Rio Chocó, ó Atrato, Reconociendo q.e toda esta Costa es anegadiza como las antecedentes, á excepcion de un pedazo de la playa, desde la punta Rasa del Chocó, hasta la ultima boca, que es de Arena, pero de poca entrada, y nos bolbimos a las 6. de la Tarde al Xaveque.

Surgidero.

Al abrigo de d.ha punta Rasa, hay un buen fondeadero sin mar alguna que incomode, y a la misma orilla de ella hicimos agua muy buena; pero la Costa que sigue desde esta punta, hasta la boca principal, y lo mismo toda la que sigue hasta Calidonia, es en este tiempo de brisas braba, pero en el de Sures se puede dar fondo,



Boca principal que llaman el Trepadero, por donde se hace Comercio ilicito.

Ciudad de Sta Maria la antigua.

Estrangeros que han subido por este Rio al Chocó.

Se saca el Plano

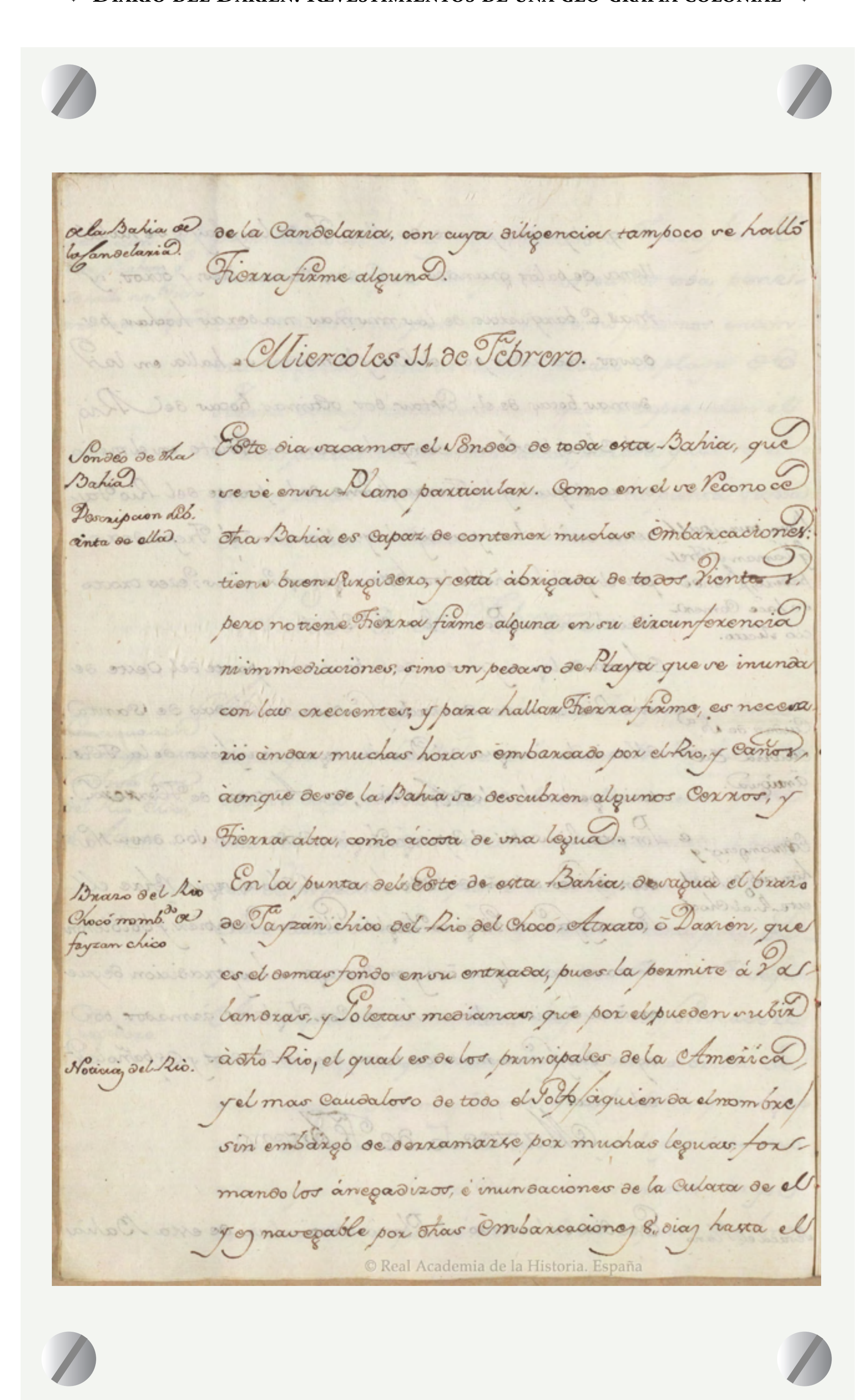
en qualquiera parte de ellas. Toda la playa se halló llena de palos grandes de Cedro, Caracolíes, y otros, y mas de 6. barquetas de las mismas maderas hechas pedazos traidas por el Rio, y lo mismo se halla en las demas bocas de el. Estas dos ultimas bocas del Rio del Chocó, ó Atrato, comprehenden un Islote en el medio entre el qual, y la Tierra firme de la parte del Rio Tarena está la boca principal que llaman el Trepadero; por el qual han hecho los Estrangeros varias vezes trato ilicito con las Provincias del Chocó.

Acosa de legua, y media de su boca en la parte del Oeste de este Rio, es endonde estubo fundada la Ciudad de Santa Maria la antigua del Darien, segun se infiere de la Historia general de la America por Antonio de Herrera.

Por este Rio subió el Capitan Ingles Coxon con 500. de su Nacion á fines del año de 1680. hasta el Chocó, segun refiere el Pirata, y famoso Viagero Ingles Guillermo Dampier, y bolbieron á bajar con algun oro, y en Cartagena hay tradicion de que en otra ocacion subieron hasta 200. Ingleses armados por aqui, que fueron muertos todos por los Indios, y Españoles del Chocó.

Martes 10. de Febrero.

Este dia se levantó el Plano particular de esta Bahia



de la Bahia de la Candelaria.

de la Candelaria, con cuya diligencia tampoco se hallò Tierra firme alguna.

Miercoles 11. de Febrero.

Sondeo de dha Bahia. Descripcion de la cinta de ella.

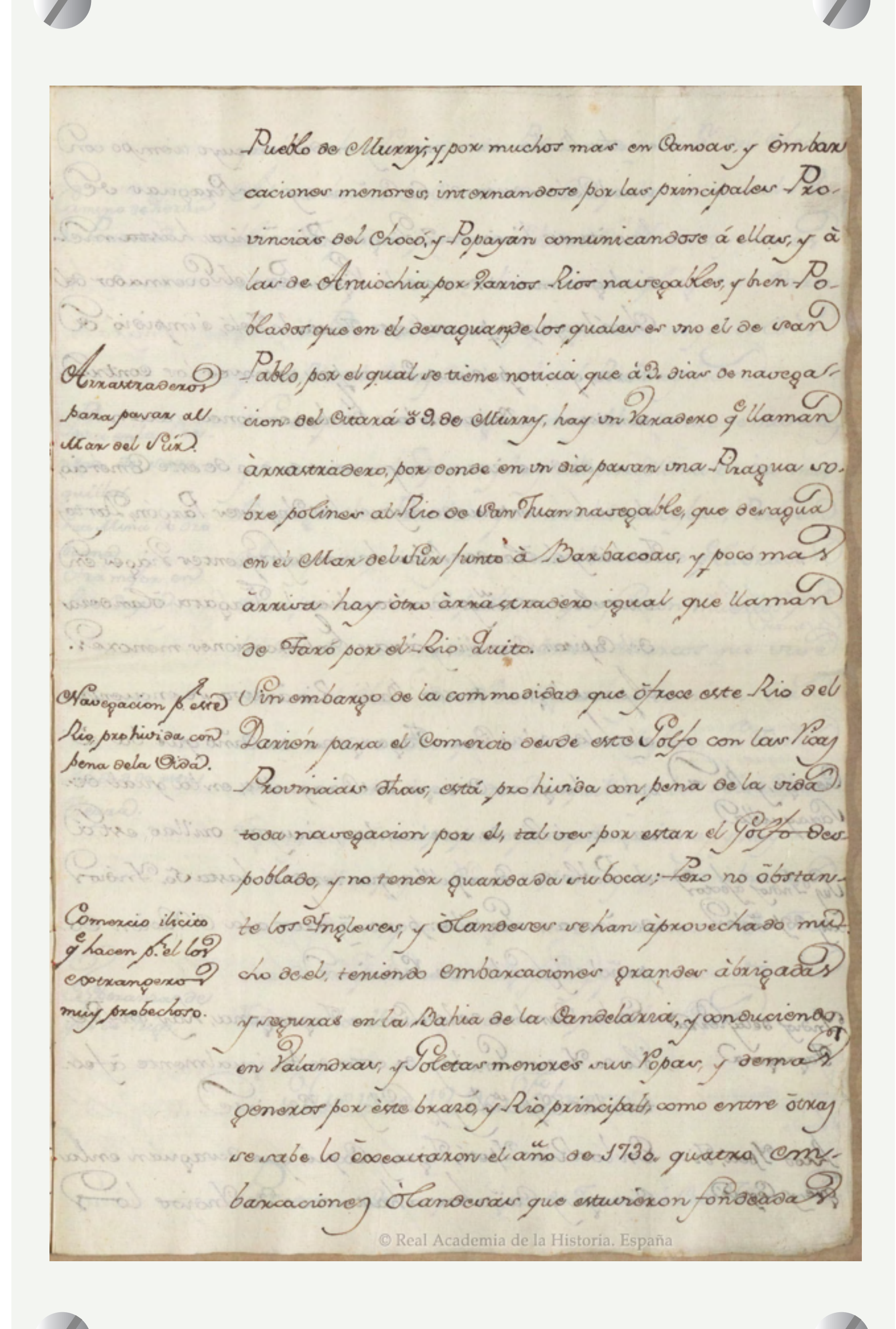
Este dia sacamos el Sondeo de toda esta Bahia, que se vè en su Plano particular. Como en el se reconoce dha Bahia es capaz de contener muchas Embarcaciones: tiene buen Surgidero, y està abrigada de todos Vientos; pero no tiene Tierra firme alguna en su circunferencia ni immediaciones, sino un pedazo de Playa que se inunda con las crecientes, y para hallar Tierra firme, es necesario andar muchas horas embarcado por el Rio, y Caños, aunque desde la Bahia se descubren algunos Cerros, y Tierra alta, como à costa de una legua.

Brazo del Rio Chocò nomb.do de Tayzan chico

En la punta del Este de esta Bahia, desagua el brazo de Tayzan chico del Rio del Chocò Atrato, ò Darien, que es el demas fondo en su entrada, pues la permite à Valandras, y Goletas medianas, que por el pueden subir à dho Rio, el qual es de los principales de la America,

Noticia del Rio.

y el mas caudaloso de todo el Golfo (à quien da el nombre) sin embargo de derramarse por muchas leguas formando los anegadizos, è inundaciones de la Culata de el, y es navegable por dhas Embarcaciones 8. dias hasta el



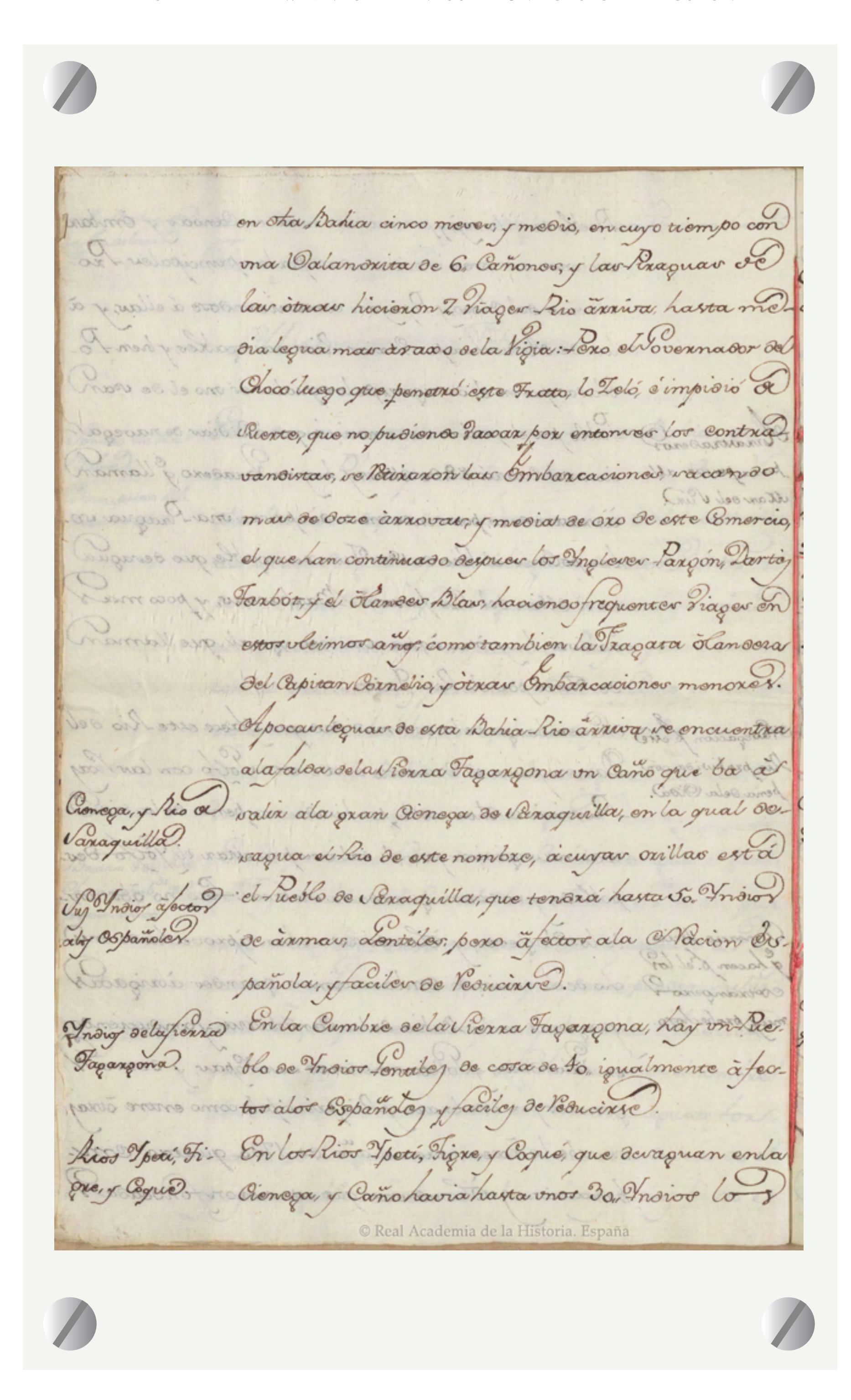
Pueblo de Murri, y por muchos mas en Canoas, y embarcaciones menores, internandose por las principales Provincias del Choco, y Popayán comunicandose á ellas, y à las de Antiochia por varios Rios navegables, y bien Poblados que en el desaguan de los quales es uno el de San Pablo, por el qual se tiene noticia que á 3. dias de navegacion del Citará ò 9. de Murry, hay un Varadero q.e llaman àrrastradero, por donde en un dia pasan una Piragua sobre polines al Rio de San Juan navegable, que desagua en el Mar del Sur junto à Barbacoas, y poco mas àrriva hay otro àrrastradero igual que llaman de Faxó por el Rio Quito.

Arrastraderos para pasar al Mar del Sur.

Sin embargo de la commodidad que ofrece este Rio del Darien para el Comercio desde este Golfo con las Reas Provincias dhas, está prohivida con pena de la vida toda navegacion por el, tal vez por estar el Golfo despoblado, y no tener guardada su boca; Pero no obstante los Ingleses, y Olandeses se han àprovechado mucho de el, teniendo embarcaciones grandes àbrigadas y seguras en la Bahia de la Candelaria, y conduciendo en Valandras, y Goletas menores sus Ropas, y demas generos por este brazo, y Rio principal, como entre otras se sabe lo executaron el año de 1730. quatro embarcaciones Olandesas que estuvieron fondeadas

Navegacion p.r este Rio prohivida con pena dela Vida.

Comercio ilicito q.e hacen p.r el los estrangeros muy probechoso.



en esta Bahia cinco meses, y medio, en cuyo tiempo con
una Balandrita de 6. Cañones, y las Piraguas de
las otras hicieron 7 Viages Rio arriva hasta me-
dia legua mas abaxo dela Vigia: Pero el Governador del
Chocó luego que penetró este Trato, lo Zeló, é impidió de
Puerto, que no pudiendo pasar por entonces los contra-
vandistas, se Retiraron las Embarcaciones, sacando
mas de doze arrovas, y medias de oro de este Comercio,
el que han continuado despues los Ingleses Pargón, Darto,
Tarbót, y el Olandes Blas, haciendo frequentes Viages en
estos ultimos años, como tambien la Fragata Olandesa
del Capitan Cornelio, y otras Embarcaciones menores.

A pocas leguas de esta Bahia Rio arriva se encuentra
ala falda dela Sierra Tagargona un Caño que va a
salir ala gran Cienega de Saraguilla, en la qual de-
sagua el Rio de este nombre, á cuyas orillas está
el Pueblo de Saraguilla, que tendrá hasta 50. Yndios
de armas, Gentiles, pero afectos ala Nacion Es-
pañola, y faciles de Reducirse.

Cienega, y Rio de Saraguilla.

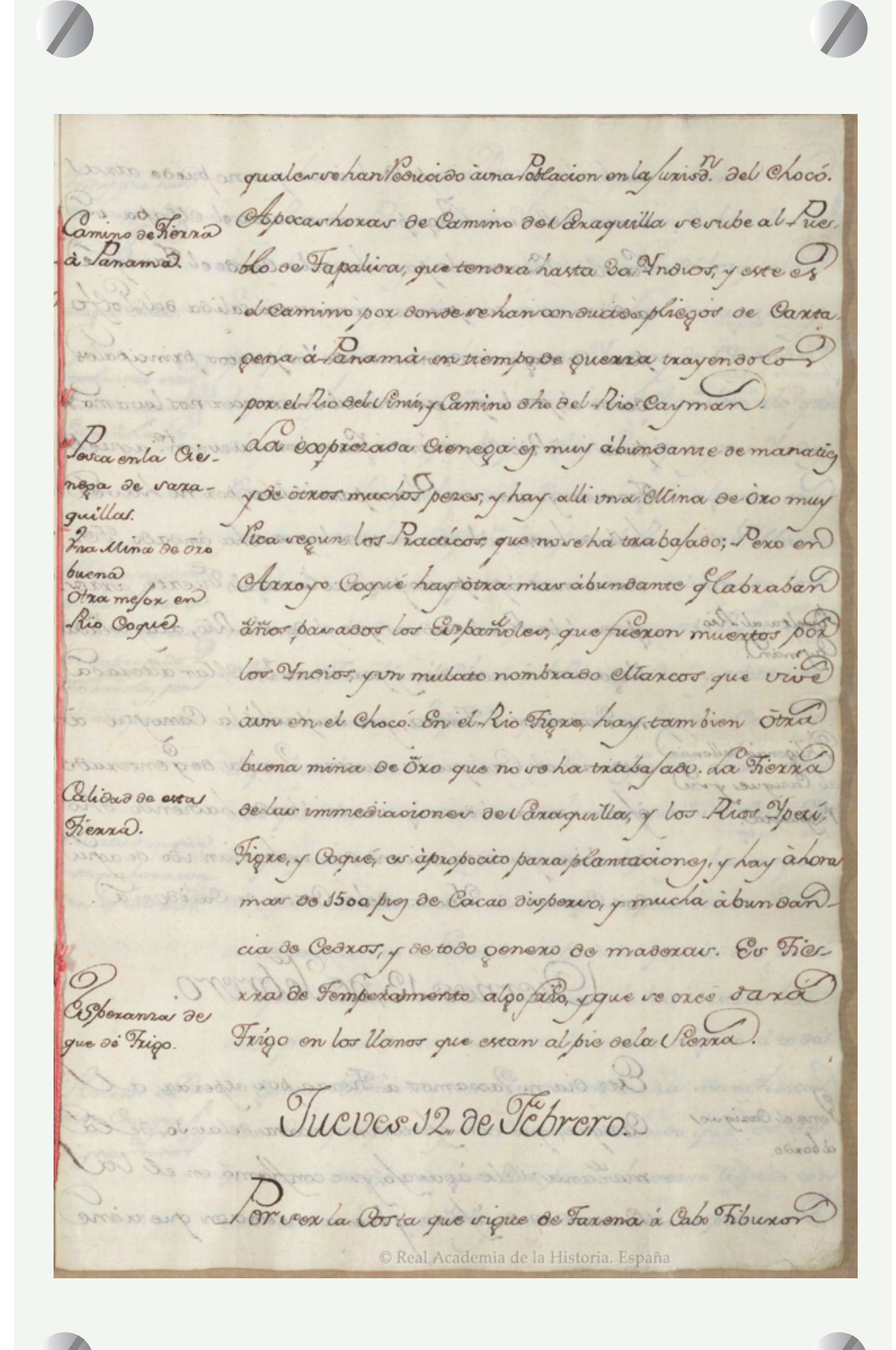
Sus Yndios afectos alos Españoles.

En la Cumbre dela Sierra Tagargona, hay un Pue-
blo de Yndios Gentiles de cosa de 40. igualmente afec-
tos alos Españoles, y faciles de Reducirse.

Yndios dela Sierra Tagargona.

En los Rios Ypetí, Tigre, y Coquié, que desaguan enla
Cienega, y Caño havia hasta unos 30. Yndios lo-

Rios Ypetí, Tigre, y Coquié.



qualcs se han reducido à una Poblacion en la Jurisdn. del Chocó.

Camino de Tierra à Panamà.

A pocas horas de Camino del Paraguilla se sube al Pue-
blo de Tapaliva, que tendrá hasta 30 Indios, y este es
el Camino por donde se han conducido pliegos de Carta-
gena à Panamà en tiempo de guerra trayendolos
por el Rio del Sinú, y Camino dho del Rio Cayman.

Pesca en la Cienega de Paraguillas.
Una Mina de oro buena
Otra mejor en Rio Coquí.

La expresada Cienega es muy àbundante de manatíes
y de otros muchos pezes, y hay alli una Mina de òro muy
rica segun los Practicos, que no se ha trabajado; Pero en
Arroyo Coquí hay òtra mas àbundante q. labraban
años pasados los Españoles, que fueron muertos por
los Indios, y un mulato nombrado Marcos que vive
àun en el Chocó. En el Rio Tigre, hay tambien otra
buena mina de Oro que no se ha trabajado.

Calidad de esta Tierra.

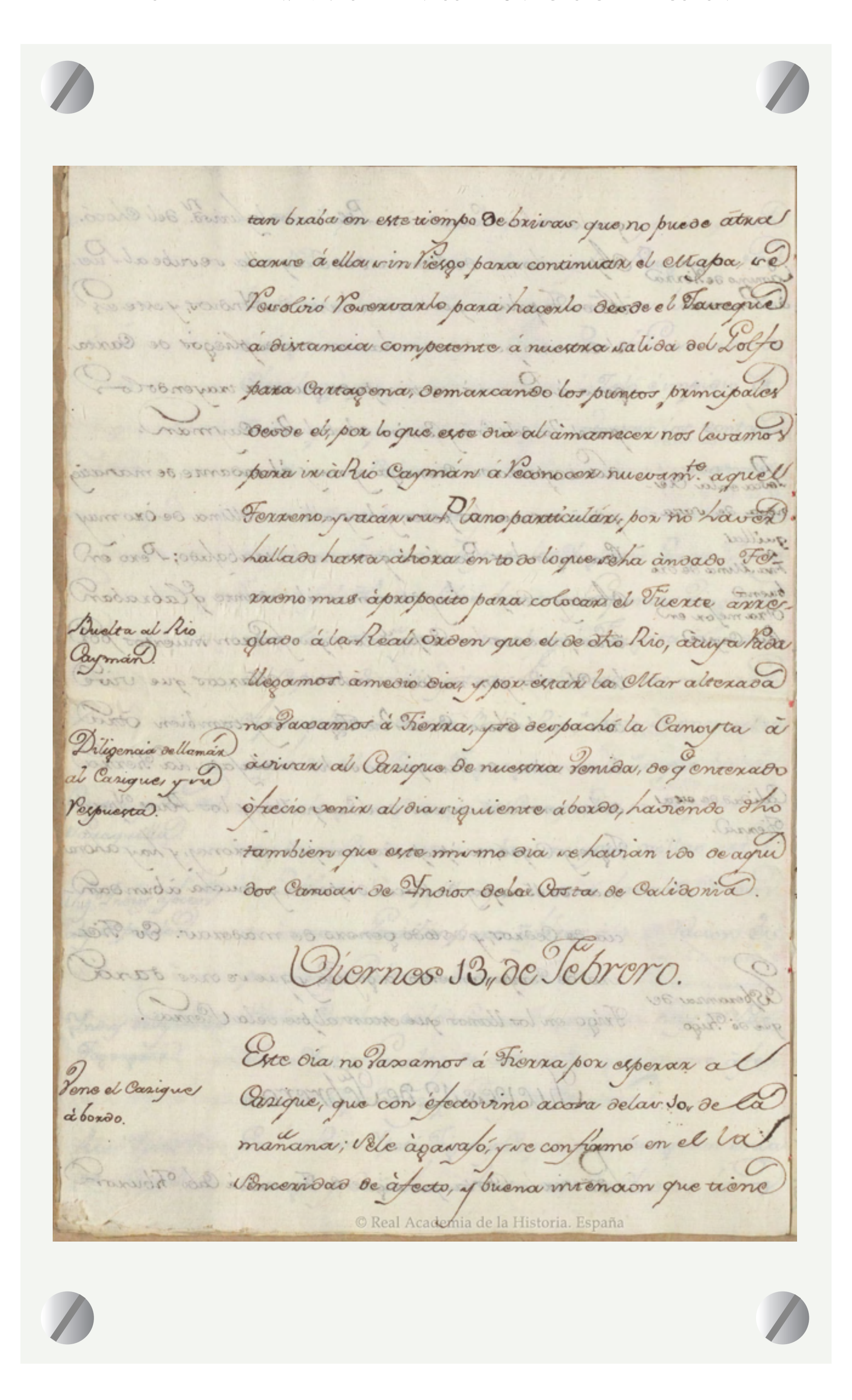
La Tierra
de las immediaciones del Paraguilla, y los Rios Ipeú,
Tigre, y Coquí, es àproposito para plantaciones, y hay àhora
mas de 1500 pies de Cacao disperso, y mucha àbundan-
cia de Cedros, y de todo genero de maderas. Es Tier-
ra de Temperamento algo frio, y que se cree daria

Esperanza de que dé Trigo.

Trigo en los llanos que estan al pie de la Sierra.

Jueves 12 de Febrero.

Por ser la Costa que sigue de Tarena à Cabo Tiburon



tan braba en este tiempo de brisas que no puede atra
carse á ella sin riesgo para continuar el Mapa se
resolvió reservarlo para hacerlo desde el Bergantin
á distancia competente á nuestra salida del Golfo
para Cartagena, demarcando los puntos principales
desde él, por lo que este dia al amanecer nos levamos
para ir à Rio Caymán à reconocer nuevam.te aquel
Terreno, y sacar su Plano particular, por no haver
hallado hasta ahora en todo lo que se ha andado Te-
rreno mas àproposito para colocar el Fuerte arre-
glado á la Real orden que el de dho Rio, á cuya Boca
llegamos amedio dia, y por estar la Mar alterada
no pasamos á Tierra, y se despachó la Canoyta á
avisar al Casique de nuestra venida, de q.e enterado
ofrecio venir al dia siguiente á bordo, haviendo dho
tambien que este mismo dia se havian ido de aqui
dos Canoas de Indios de la Costa de Calidonia.

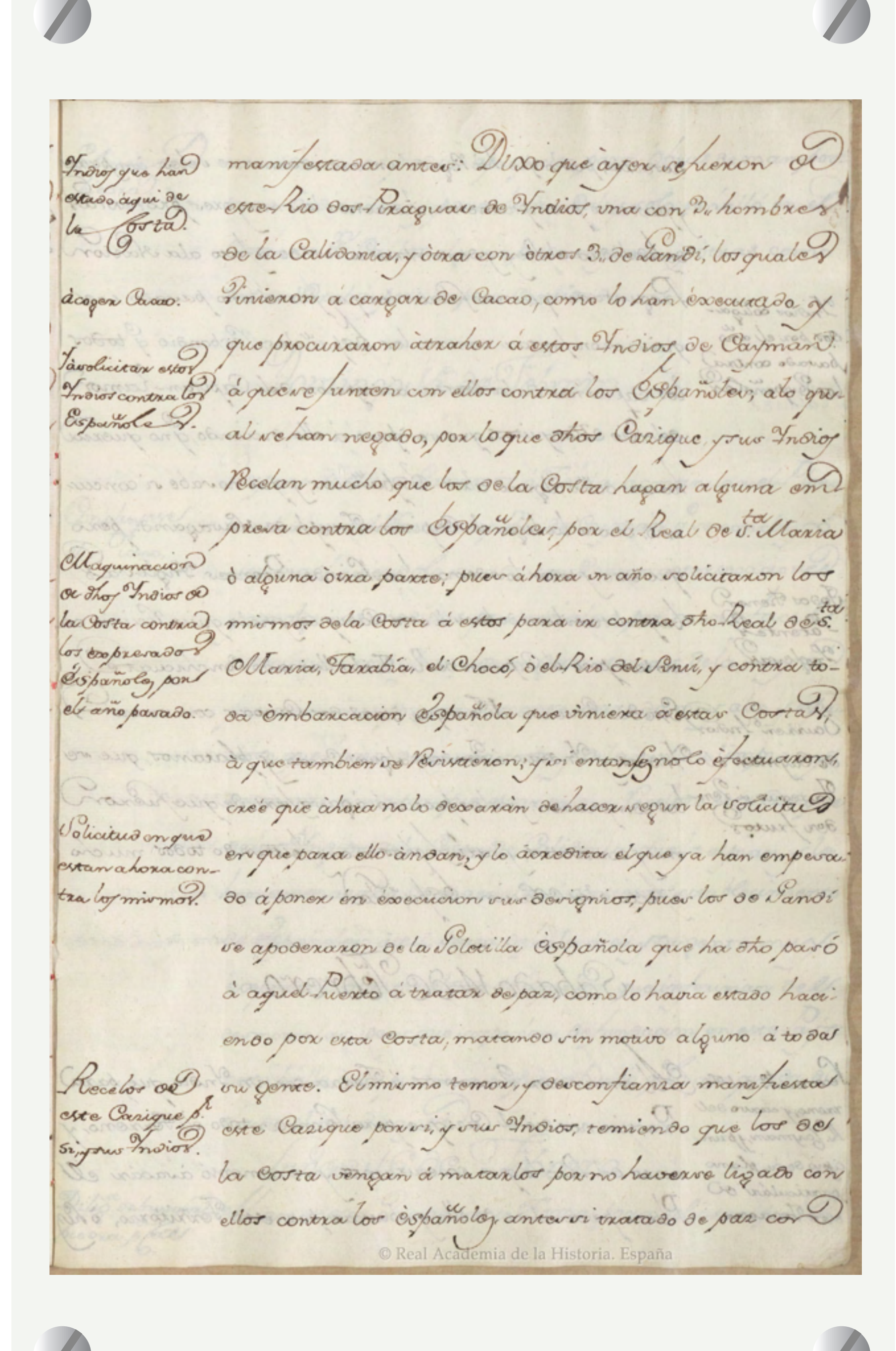
Buelta al Rio Caymán.

Diligencia de llamar al Casique, y su respuesta.

Viernes 13, de Febrero.

Este dia no pasamos á Tierra por esperar al
Casique, que con efecto vino acosa de las 9. de la
mañana; se le agasajó, y se confirmó en el la
sinceridad de afecto, y buena intencion que tiene

Vino el Casique á bordo.



Indios que han estado àqui de la Costa.

manifestada antes: Dixo que ayer se fueron de
este Rio dos Piraguas de Indios, una con 3. hombres
de la Calidonia, y òtra con òtros 3. de Gandí, los quales

à coger Cacao.

vinieron á cargar de Cacao, como lo han èxecutado y
que procuraron àtraher á estos Indios de Cayman

Q. solicitan estos Indios contra los Españoles.

á que se junten con ellos contra los Españoles, à lo qu-
al se han negado, por lo que dhos Casique, y sus Indios
Recelan mucho que los de la Costa hagan alguna em-
presa contra los Españoles, por el Real de S.ta Maria

Maquinacion de dhos Indios de la Costa contra los expresados Españoles, por el año pasado.

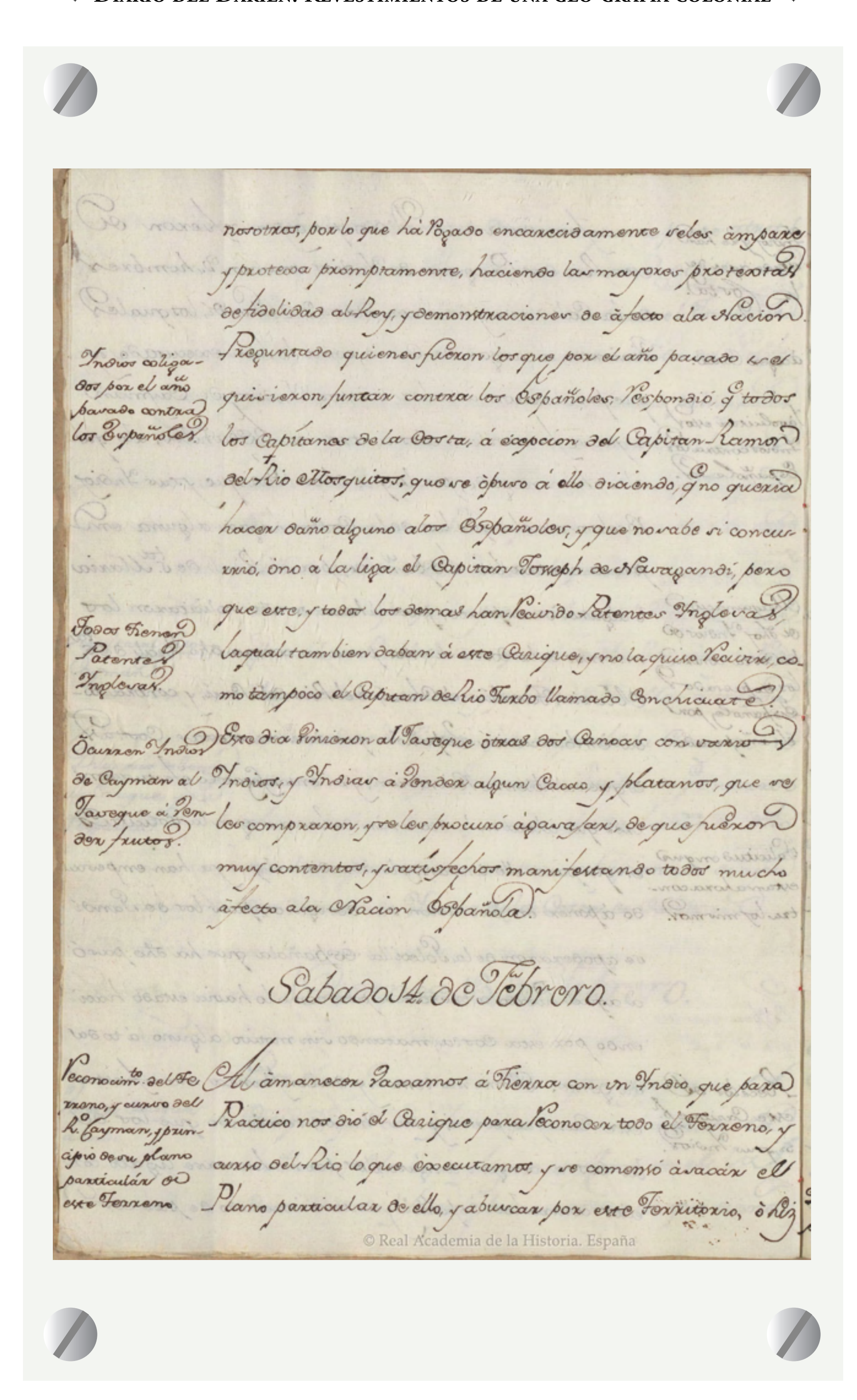
ò alguna òtra parte; pues àhora un año solicitaron los
mismos de la Costa á estos para ir contra dho Real de S.ta
Maria, Tarabía, el Chocó, ò el Rio del Sinú, y contra to-
da èmbarcacion Española que viniera à estas Costas,
à que tambien se Resistieron; y si entonses no lo èfectuaron,
creé que àhora no lo dexarán de hacer segun la solicitud

Solicitud en que estan ahora contra los mismos.

en que para ello àndan, y lo àcredita el que ya han empesa-
do á poner èn execucion sus designios, pues los de Gandí
se apoderaron de la Goletilla Española que ha dho pasó
à aquel Puerto á tratar de paz, como lo havia estado haci-
endo por esta Costa, matando sin motivo alguno á todas

Recelos de este Casique p.r si, y sus Indios.

su gente. El mismo temor, y desconfianza manifiesta
este Casique por si, y sus Indios, temiendo que los de
la Costa vengan á matarlos por no haverse ligado con
ellos contra los Españoles, antes si tratado de paz con



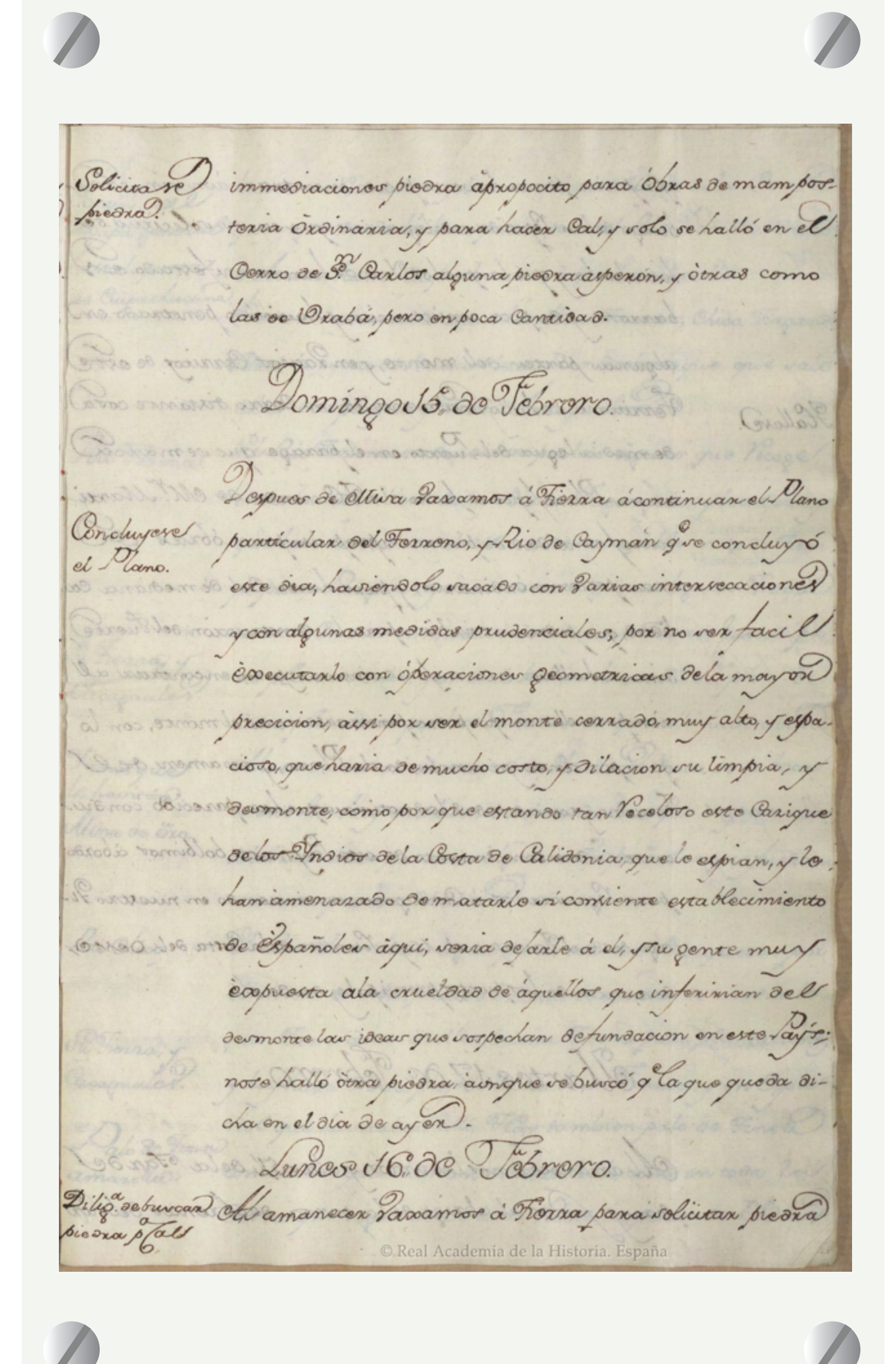
(Al margen: Indios coligados por el año pasado contra los Españoles. — Todos tienen Patentes Inglesas. — Baxaron Indios de Cayman al Taveque á vender frutos.)

nosotros, por lo que ha Rogado encarecidamente se les ampare
y proteja promptamente, haciendo las mayores protestas
de fidelidad al Rey, y demostraciones de afecto a la Nacion.
Preguntado quienes fueron los que por el año pasado se
quisieron juntar contra los Españoles; Respondio, que todos
los Capitanes de la Costa, á excepcion del Capitan Ramon
del Rio Mosquitos, que se opuso á ello diciendo, que no queria
hacer daño alguno a los Españoles, y que no sabe si concu-
rrió, ó no á la liga el Capitan Joseph de Navagandi; pero
que este, y todos los demas han Recivido Patentes Inglesas,
la qual tambien daban á este Cazique, y no la quiso Recivir, co-
mo tampoco el Capitan de Rio Turbo llamado Conchicuate.
Este dia vinieron al Taveque otras dos Canoas con varios
Indios, y Indias á vender algun Cacao, y platanos, que se
les compraron, y se les procuró agasajar, de que fueron
muy contentos, y satisfechos manifestando todos mucho
afecto a la Nacion Española.

Sabado 14. de Febrero.

(Al margen: Reconocimto del Terreno, y curso del R.o Cayman, y principio de su plano particular de este Terreno)

Al amanecer Pasamos á Tierra con un Indio, que para
Practico nos dio el Cazique para Reconocer todo el Terreno, y
curso del Rio lo que executamos, y se comenzó á sacar el
Plano particular de ello, y a buscar por este Territorio, ó Ri-



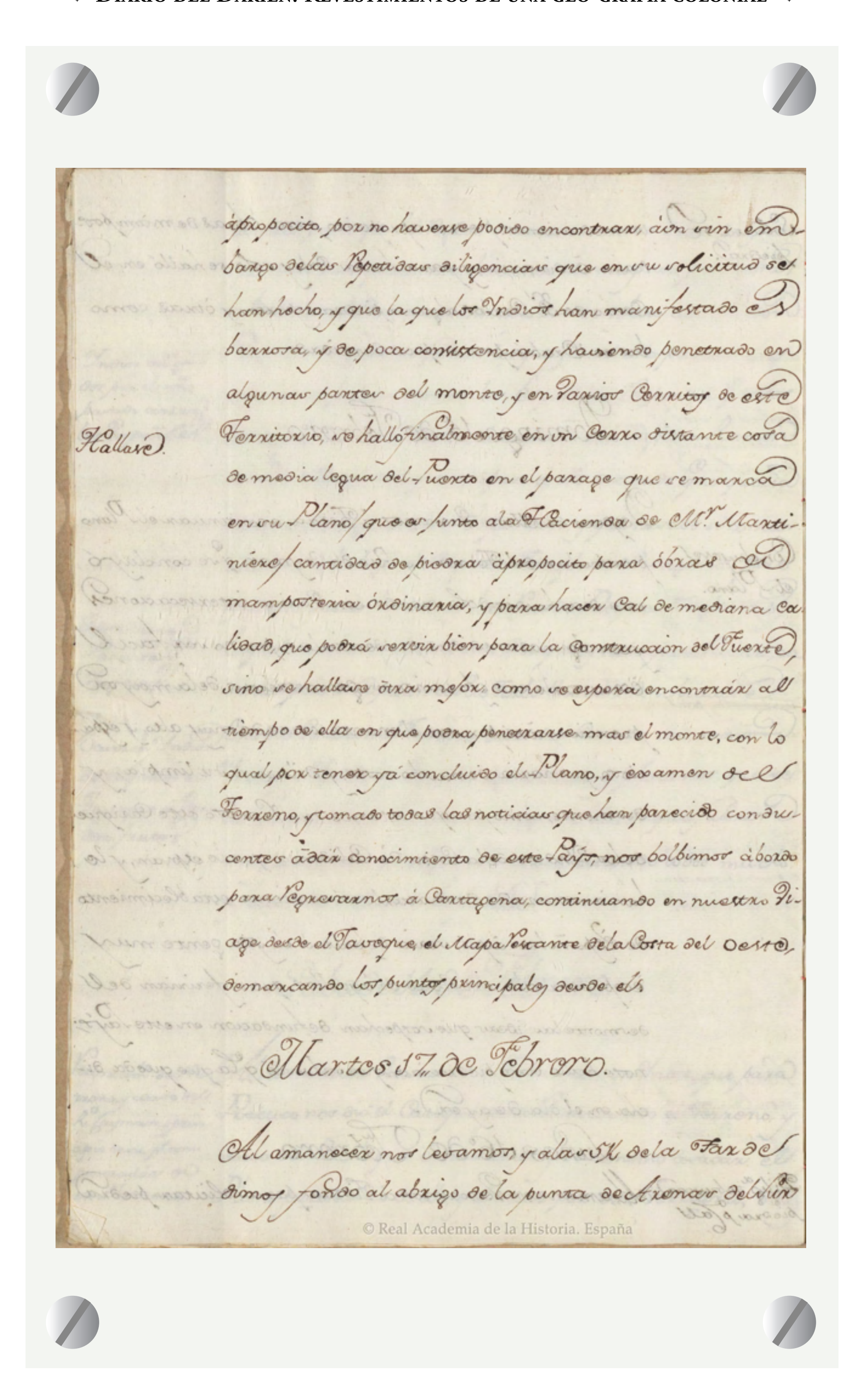
Solicita se piedra. — immediaciones piedra aproposito para Obras de mampos-
teria Ordinaria, y para hacer Cal, y solo se halló en el
Cerro de S.n Carlos alguna piedra asperon, y otras como
las de Oraba, pero en poca Cantidad.

Domingo 15 de Febrero.

Despues de Missa pasamos á Tierra á continuar el Plano
Concluyese el Plano. — particular del Terreno, y Rio de Cayman q.e se concluyó
este dia, haviendolo sacado con varias intersecciones
y con algunas medidas prudenciales, por no ser facil
executarlo con operaciones Geometricas de la mayor
precicion, assi por ser el monte cerrado muy alto, y espa-
cioso, que haria de mucho costo, y dilacion su limpia, y
desmonte, como por que estando tan recelosos este Cazique
de los Indios de la Costa de Calidonia, que le espian, y lo
han amenazado de matarlo si consiente establecimiento
de Españoles aqui, seria dexarle á el, y su gente muy
expuesta ala crueldad de aquellos que inferirian del
desmonte las ideas que sospechan de fundacion en este País;
no se halló otra piedra, aunque se buscó q.e la que queda di-
cha en el dia de ayer.

Lunes 16 de Febrero.

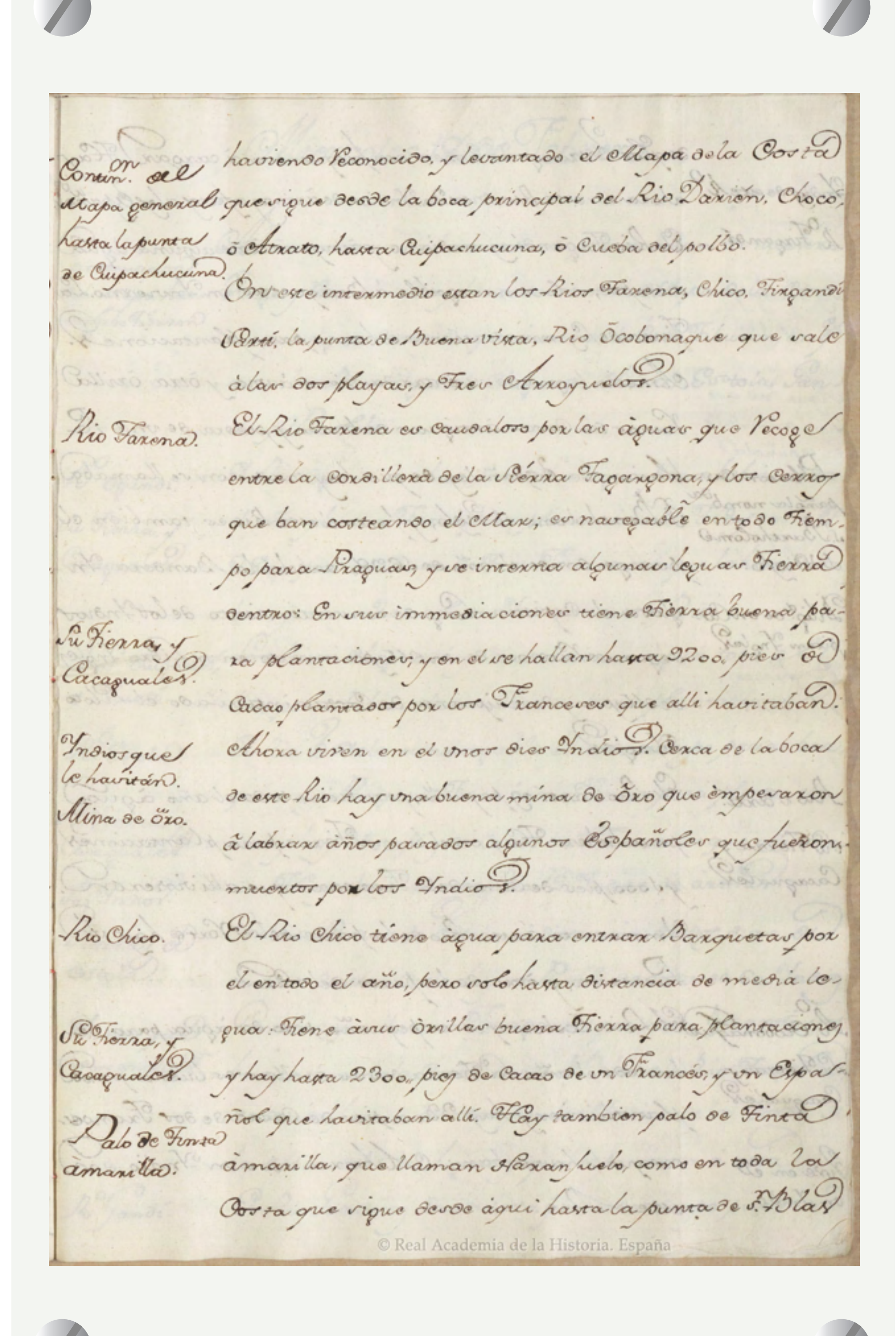
Dilig.a de buscar piedra p.a Cal — Al amanecer pasamos á Tierra para solicitar piedra



àproposito, por no haverse podido encontrar, àun sin em-
bargo delas repetidas diligencias que en su solicitud se
han hecho, y que la que los Indios han manifestado es
barrosa, y de poca consistencia, y haviendo penetrado en
algunas partes del monte, y en varios Cerritos de este
Hallase. Territorio, se hallo finalmente en un Cerro distante cosa
de media legua del Puerto en el parage que se marca
en su Plano (que es junto ala Hacienda de Mr. Marti-
niere) cantidad de piedra àproposito para obras de
mamposteria ordinaria, y para hacer Cal de mediana ca-
lidad, que podrá servir bien para la construccion del Puerto,
sino se hallare otra mejor como se espera encontrar al
tiempo de ella en que podra penetrarse mas el monte, con lo
qual por tener yá concluido el Plano, y examen del
Terreno, y tomado todas las noticias que han parecido condu-
centes àdar conocimiento de este País, nos bolbimos àbordo
para regresarnos á Cartagena, continuando en nuestro Vi-
age desde el Tavoquie, el Mapa Rectante dela Costa del Oeste,
demarcando los puntos principales desde el.

Martes 17. de Febrero.

Al amanecer nos levamos, y alas 5½ dela Tarde di-
mos fondo al abrigo de la punta de Arenas del Vien



Contin.on del Mapa general hasta la punta de Quipachucuna.

haviendo reconocido, y levantado el Mapa de la Costa
que sigue desde la boca principal del Rio Darien, Choco,
ò Atrato, hasta Quipachucuna, ò Cueba del polbo.

En este intermedio estan los Rios Tarena, Chico, Tirgandi
Parti, la punta de Buena vista, Rio Ocobonague que sale
à las dos playas, y tres Arroyuelos.

Rio Tarena.

El Rio Tarena es caudaloso por las aguas que recoge
entre la Cordillera de la Sierra Tagargona, y los Cerros
que ban costeando el Mar; es navegable en todo tiem-
po para Piraguas, y se interna algunas leguas Tierra
dentro: En sus immediaciones tiene Tierra buena pa-
ra plantaciones, y en el se hallan hasta 2200. pies de
Cacao plantados por los Franceses que alli havitaban.
Ahora viven en el unos dies Indios. Cerca de la boca
de este Rio hay una buena mina de Oro que empesaron
à labrar años pasados algunos Españoles que fueron
muertos por los Indios.

Su Tierra, y Cacaguales.

Yndios que le havitan.

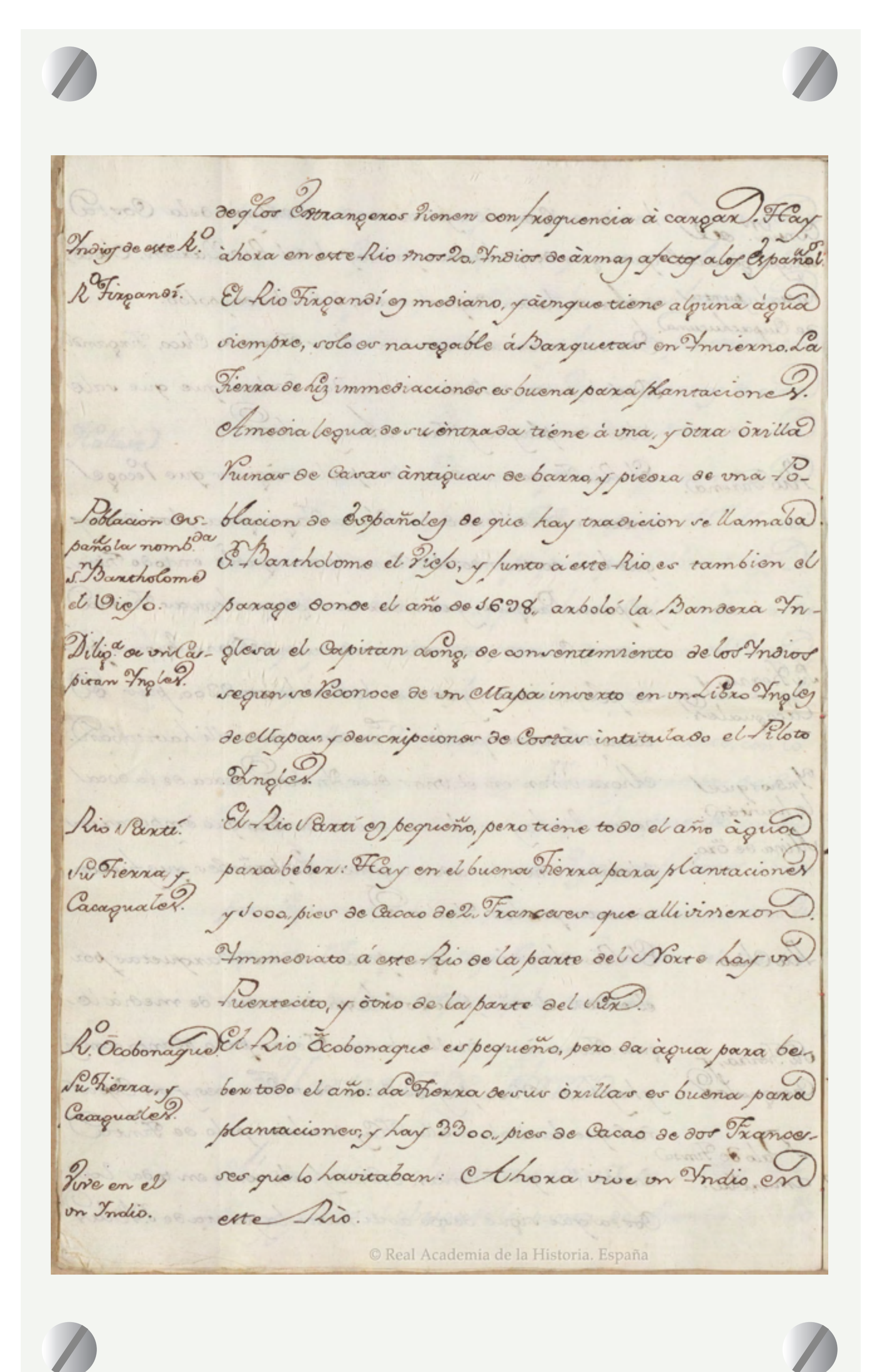
Mina de Oro.

Rio Chico.

El Rio Chico tiene agua para entrar Barquetas por
el en todo el año, pero solo hasta distancia de media le-
gua: Tiene à sus orillas buena Tierra para plantaciones
y hay hasta 2300„ pies de Cacao de un Francés, y un Espa-
ñol que havitaban alli. Hay tambien palo de Tinta
àmarilla, que llaman Naranjuelo, como en toda la
Costa que sigue desde àqui hasta la punta de S.n Blas

Su Tierra, y Cacaguales.

Palo de Tinta àmarilla.



de q. los Estrangeros vienen con frequencia à cargar. Hay

Indios de este R.o

àhora en este Rio mas de 20. Indios de àrmas afectos a los Españoles.

R.o Tirgandí.

El Rio Tirgandí es mediano, y aunque tiene alguna àgua siempre, solo es navegable á Barquetas en Ynvierno. La Tierra de sus immediaciones es buena para plantaciones.

A media legua de su entrada tiene á una, y otra orilla Ruinas de Casas antiguas de barro, y piedra de una Po-

Poblacion Española nomb.da S.n Bartholome el Rico.

blacion de Españoles de que hay tradicion se llamaba S.n Bartholome el Rico, y junto á este Rio es tambien el parage donde el año de 1698. arboló la Bandera In-

Dilig.a de un Capitan Ingles.

glesa el Capitan Long, de consentimiento de los Indios segun se reconoce de un Mapa inserto en un Libro Ingles de Mapas, y descripciones de Costas intitulado el Piloto Ingles.

Rio Sartí.

El Rio Sartí es pequeño, pero tiene todo el año àgua

Su Tierra, y Cacaguales.

para beber: Hay en el buena Tierra para plantaciones y 1000. pies de Cacao de 2. Franceses que alli vivieron.

Immediato á este Rio de la parte del Norte hay un Puertecito, y otro de la parte del Sur.

R.o Ocobonague.

El Rio Ocobonague es pequeño, pero da àgua para be-

Su Tierra, y Cacaguales.

ber todo el año: La Tierra de sus orillas es buena para plantaciones, y hay 3300. pies de Cacao de dos France-

Vive en el un Indio.

ses que lo havitaban: Ahora vive un Indio en este Rio.




Miercoles 18. de Febrero.

Continuacion del Mapa hasta Cabo Tiburon

Al amanecer nos levamos en prosecucion de nuestro Viage, y reconocimos, y levantamos el Mapa de la Costa que sigue desde Cuipachucuna, á Cabo Tiburon, en q.e estan los Rios Ogandi, Chugandi, Chueti, Estola, Gandi, y Pinololo.

R.o Ogandi.
Su Tierra, y Cacaguales.

El Rio Ogandi es chico, pero tiene agua para beber todo el año, y buena Tierra para plantaciones. Hay en el 2800. pies de Cacao de tres Franceses que lo havitavan, y ahora vive solo un Indio en este Rio.

Rios Chugandi, y Chueti.

Los Rios Chugandi, y Chueti, tienen agua todo el año para beber, y buena Tierra para plantaciones.

R.o Estola.
Su Tierra, y Cacaguales.
Sus Indios.

El Rio Estola es navegable en todo tiempo para barquetas, y Piraguas. Tiene buena Tierra para plantaciones, y hay 3500. pies de Cacao de 3. Franceses que alli vivian. Hay ahora en este Rio 12. Indios de armas.

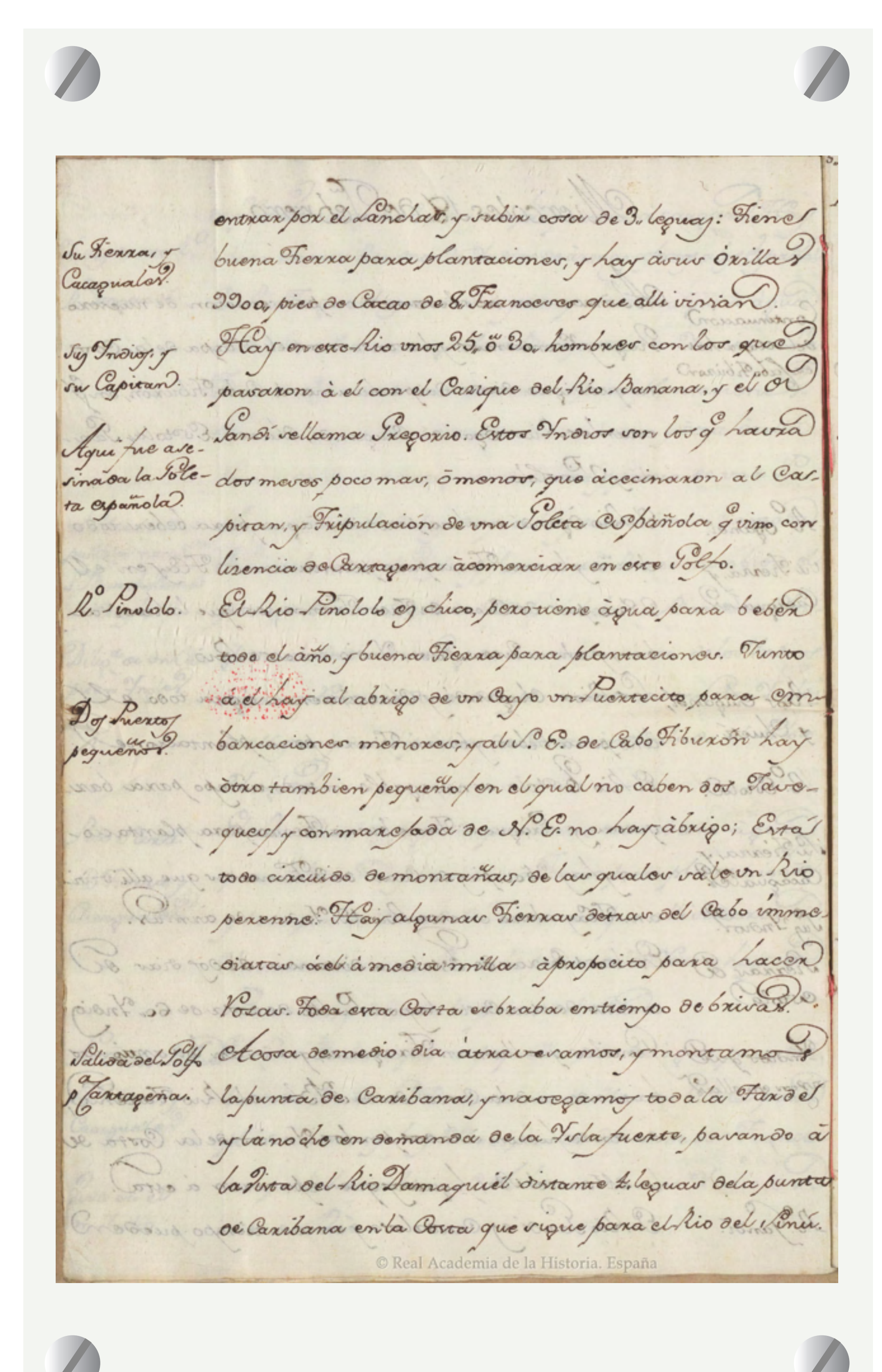
Sierras de Estola.
Indios que viven en ellas.

En las Sierras de Estola á distancia de dos dias de camino de esta Costa hay un Pueblo de cosa de 60. Indios Gentiles que llaman Tiragones, que eran los antiguos havitadores de la Costa desde S.n Blas al Rio Tarena, de donde fueron echados por los Indios de la Costa de la Mar del Sur, fugitivos que se pasaron á esta.

R.o Gandi.

El Rio Gandi es Caudaloso, y en todo tiempo pueden



Su Tierra, y Cacaguales.

entrar por el Lanchas, y subir cosa de 3. leguas: Tiene buena Tierra para plantaciones, y hay á sus orillas 300. pies de Cacao de 8. Franceses que alli vivian.

Sus Indios, y su Capitan.

Hay en este Rio unos 25. ó 30. hombres con los que pasaron á el con el Casique del Rio Banana, y el Capitan se llama Gregorio. Estos Indios son los q.e havra dos meses poco mas, ó menos, que asesinaron al Capitan, y Tripulación de una Goleta Española q.e vino con licencia de Cartagena á comerciar en este Golfo.

Aqui fue asesinada la Goleta española.

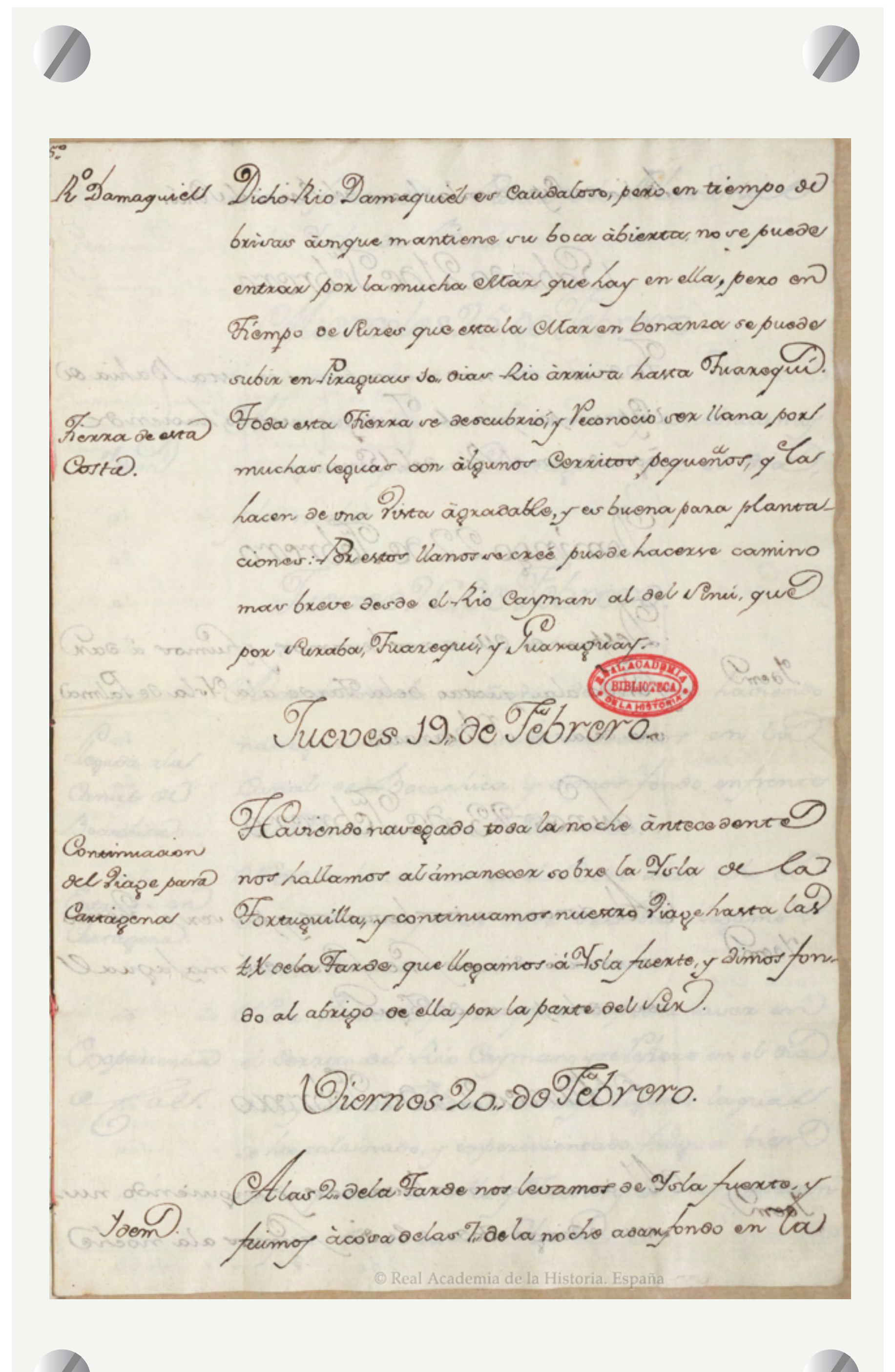
Rº Pinololo.

El Rio Pinololo es chico, pero tiene agua para beber todo el año, y buena Tierra para plantaciones. Junto á el hay al abrigo de un Cayo un Puertecito para embarcaciones menores, y al S.E. de Cabo Tiburon hay otro tambien pequeño, en el qual no caben dos Tavoques, y con marejada de N.E. no hay abrigo; Está todo circuido de montañas, de las quales sale un Rio perenne. Hay algunas Tierras detras del Cabo inmediatas á él á media milla á proposito para hacer Rozas. Toda esta Costa es braba en tiempo de brisas.

Dos Puertos pequeños.

Salida del Golfo p.a Cartagena.

A cosa de medio dia atravesamos, y montamos la punta de Caribana, y navegamos toda la tarde y la noche en demanda de la Isla fuerte, pasando á la vista del Rio Damaquiel distante 4. leguas de la punta de Caribana en la Costa que sigue para el Rio del Sinú.



5º

R.º Damaquiel — Dicho Rio Damaquiel es Caudaloso, pero en tiempo de brisas aunque mantiene su boca abierta, no se puede entrar por la mucha Mar que hay en ella, pero en tiempo de Sures que esta la Mar en bonanza se puede subir en Piraguas dos dias Rio arriva hasta Tuaregui.

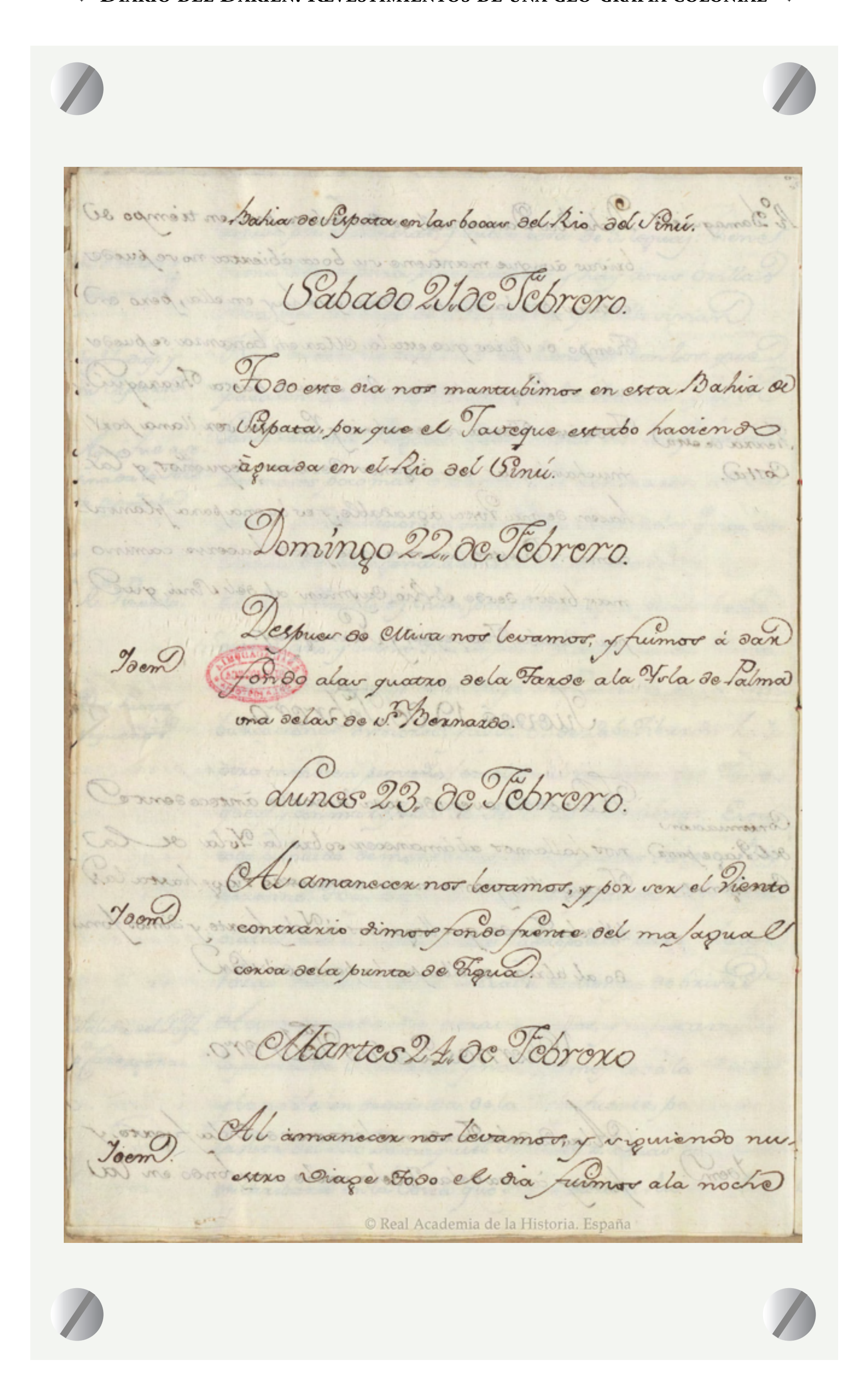
Tierra de esta Costa. — Toda esta Tierra se descubrio, y reconocio ser llana por muchas leguas con algunos Cerritos pequeños, q.e la hacen de una vista agradable, y es buena para plantaciones. Por estos llanos se cree puede hacerse camino mas breve desde el Rio Cayman al del Sinú, que por Suraba, Tuaregui, y Guaraguiay.

Jueves 19. de Febrero.

Continuacion del Viage para Cartagena. — Haviendo navegado toda la noche antecedente nos hallamos al amanecer sobre la Ysla de la Torrequilla, y continuamos nuestro Viage hasta las 4 ¼ de la Tarde que llegamos á Ysla fuerte, y dimos fondo al abrigo de ella por la parte del Sur.

Viernes 20. de Febrero.

Idem. — A las 2. de la Tarde nos levamos de Ysla fuerte, y fuimos á cosa de las 7. de la noche a dar fondo en la


Bahia de Sispata en las bocas del Rio del Sinú.

Sabado 21 de Febrero.

Todo este dia nos mantubimos en esta Bahia de Sispata, porque el Taveque estubo haciendo aguada en el Rio del Sinú.

Domingo 22 de Febrero.

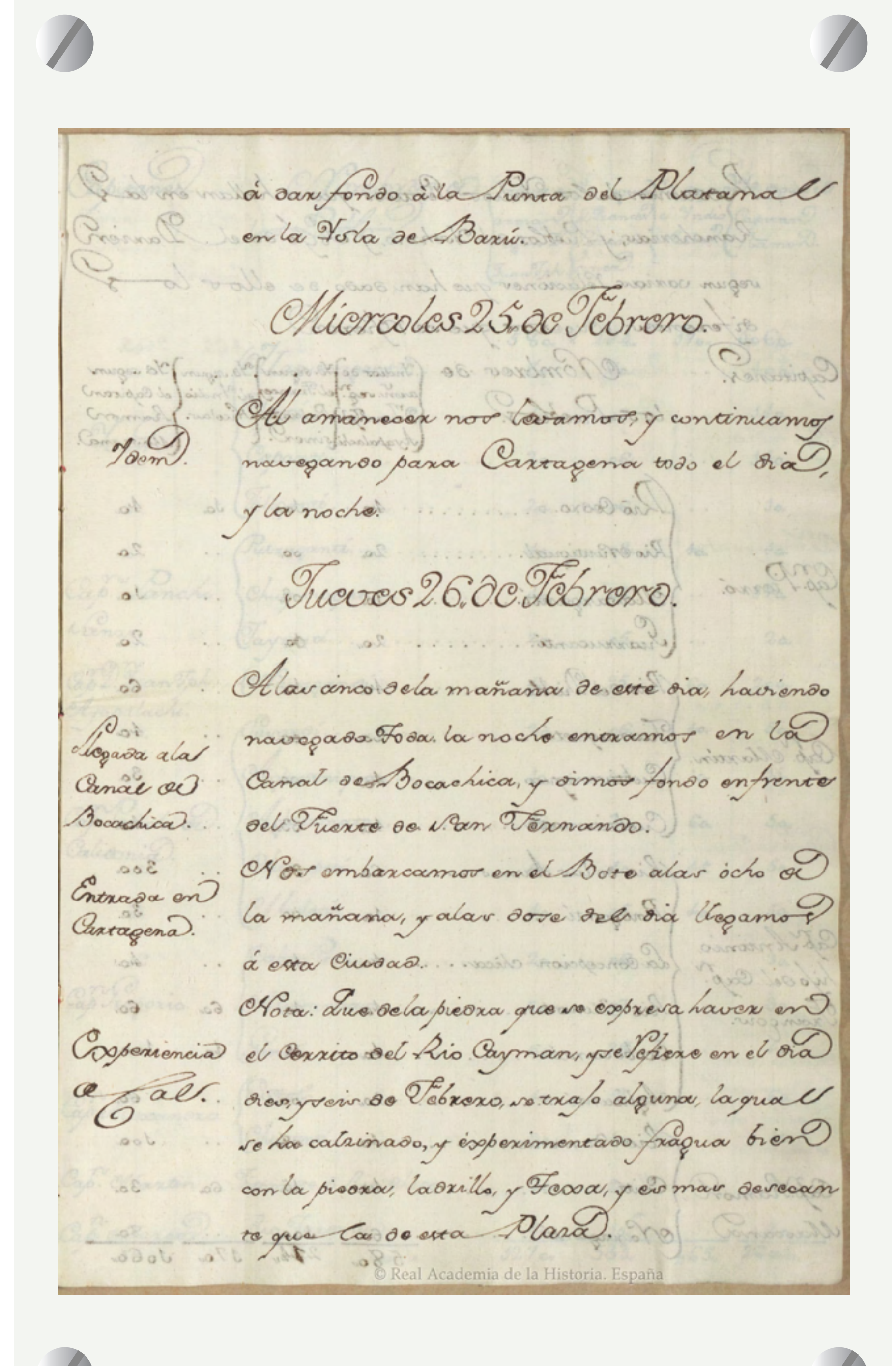
Idem. Despues de Misa nos levamos, y fuimos á dar fondo alas quatro dela Tarde ala Ysla de Palma una delas de Sn. Bernardo.

Lunes 23 de Febrero.

Idem. Al amanecer nos levamos, y por ser el Viento contrario dimos fondo frente del majagual cerca dela punta de Tigua.

Martes 24 de Febrero

Idem. Al amanecer nos levamos, y siguiendo nuestro Viage todo el dia fuimos ala noche



á dar fondo á la Punta del Platanal en la Vola de Barú.

Miercoles 25 de Febrero.

Ydem. Al amanecer nos levamos, y continuamos navegando para Cartagena todo el dia, y la noche.

Jueves 26 de Febrero.

Llegada ala Canal de Bocachica. A las cinco dela mañana de este dia, haviendo navegado toda la noche entramos en la Canal de Bocachica, y dimos fondo enfrente del Fuerte de San Fernando.

Entrada en Cartagena. Nos embarcamos en el Bote alas ocho de la mañana, y alas doce del dia llegamos á esta Ciudad.

Experiencia de Cal. Nota: Que dela piedra que se expresa haver en el Cerrito del Rio Cayman, y se refiere en el dia diez, y seis de Febrero, se trajo alguna, la qual se ha calzinado, y experimentado fragua bien con la piedra, ladrillo, y texa, y es mas dessecante que la de esta Plaza.

Resumen de los Indios Gentiles que se hallan en las Rancherias, y Pueblos del Ysthmo, y Golfo de el Darien segun varias Relaciones que han dado de ellos los diferentes sugetos que se refieren.

Capitanes.	Nombres de los Pueblos.	Indios de arm.s seg.n D.n Juan Jph Ayapalachi	Yd. segun el Frances Pedro Dasines.	Yd. segun el Yndio Nicolas.	Yd. segun el Capitan Ramon Mascana.
Cap.n Pierró.	Rio Cedro	40.	10.	10.	40.
	Rio Nurtigual	20.	00.	..	20.
	Masarganti	10.	03.	..	10.
	Guarrucanti	20.	00.	..	20.
Cap.n Martin.	Rio del Diablo	40.	10.	..	60.
	Ticantiqueti	20.	00.	..	40.
	Cuebtivoniqua	40.	00.	..	30.
	Cuebtitomate	40.	03.	..	40.
Cap.n Antonio, hijo del Cap.n Françous.	Rio de las Armas	60.	30.	..	300.
	Pinoganti	10.	00	..	30.
	La Concepcion chica	40.	10.	..	40.
	Rio Monos	40.	10.	60.	60.
	Ocobocanti	40.	15.	40.	100.
	Aglicanti	20.	00.	..	60.
Cap.n Ramon Mascana	Rio Banana	40.	08.	..	100.
	Cuiti	40.	15.	60.	30.
	Naraganti	60.	100.	..	80.
		580.	214.	170.	1066.

Capitanes	Nombres de los Pueblos	Indios de arma según Dn. Juan Jph.	Id. según el Francés Pedro Bavines	Id. según el Indio Nicolás	Id. según el Capitán Ramón
		580.	214.	170.	1066.
Ydem	Matumaganti	80.	80.	..	400.
	Ypetí	40.	07.	..	140.
	Capantí	20.	06.	..	140.
	Filiganti	20.	06.	..	10.
Capn. Pancho Sanz.	Putruganti	40.	08.	40.	40.
	Chuguinaque	40.	07.	..	140.
	Taymati	20.	05.	..	20.
Capn. Dn. Juan Jph. Ayapalachí.	Navaganoi	40.	25.	60.	200.
Capn. Pancho de California.	Pavanoi	20.	06.	40.	50.
	Aglaveniqua	10.	04.	10.	15.
	Aglatomate	40.	30.	60.	50.
	Chucupetí	60.	40.	45.	50.
	Moletí	40.	05.	40.	50.
Capn. Gregorio.	Cabo Pirón	20.	06.	..	30.
	Matanzas	20.	07.	..	30.
	Ganoi	60.	25.	..	40.
Capn. Alexandro.	Estolo	40.	32.	..	60.
	Chucantí	20.	10.	..	30.
Capn. Martin	Fitomate, ó Rio Chico	20.	20.	..	30.
Capn. Marcos	Rio Farena	40.	10.	..	20.
		1270.	533.	465.	2605.

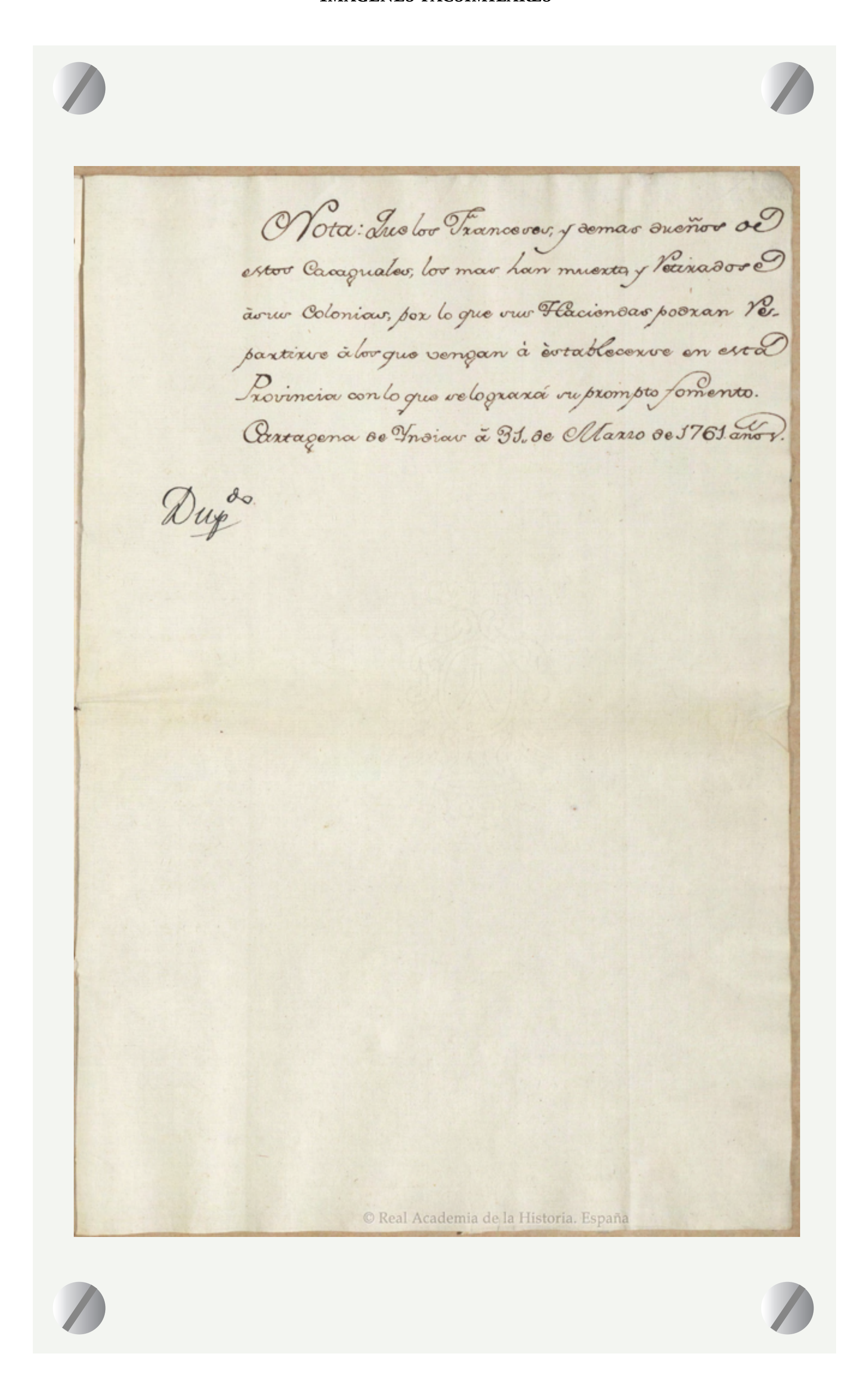
Capitanes.	Nombres de los Pueblos.	Indios segun el Capitan Dn. D. Juan Joseph.	Id. segun Mr. Barsines.	Idem segun el Indio Nicolas.	Id. segun el Capitan Ramon.
		1270.	533.	465.	2605.
Capn. Gregorio	Rio Tipe	40.	00.	..	20.
Capn. Pedro	Saraquilla	60.	60.	..	80.
	Caquirqua	40.	40.	..	45.
Capn. Conchiguates	Chueti	15.	15.	..	20.
	Ypenegues	20.	15.	..	30.
	Rio Turbo	60.	20.	..	40.
El Capn. se fué á Panamá.	Rio Banana	20.	01.	..	10.
	Copá	20.	03.	..	20.
	Opí	20.	01.	..	10.
	Tilláo	10.	01.	..	15.
Capn. Pedro Tocó.	Cayman, y Olo	50.	20.	..	40.
	Orabá	40.	01.	..	10.
Capn. Yoligane.	Puraba	30.	26.	..	40.
	Tiarequí	40.	23.	..	30.
No tienen Capitan todos los demas Pueblos que siguen.	Guaraguay	20.	20.	..	30.
	Jonega	40.	02.	..	80.
	Zueninega	40.	00.	..	120.
	Sn. Juan de Tacaracuna	40.	50.	..	..
	Matranti	20.	20.	..	..
	Petegantí	10.	10.	..	..
		1905.	861.	465.	3245.

Nombres de los Pueblos.	Indios segun el Capitan Dn. Juan Jph.	Yd. segun Pedro Barinéx	Yd. segun el Indio Nicolas.	Yd. segun el Capitan Ramon.
	1905.	861.	465.	3245.
Los Fragones	60.	60.	..	..
Ocurucantí	40.	..	..	..
Tupucantí	35.	..	..	..
Los Paparos	60.	..	..	..
Pinocantí	40.	..	..	..
Matunaganí	..	28.	..	..
Naraganí	..	15.	..	..
Tapaliva	..	30.	..	..
Tipré	..	06.	..	..
Chuetí	..	10.	..	60.
Samaganti	..	..	60.	..
	2140. #	1010. #	525. #	3305. #

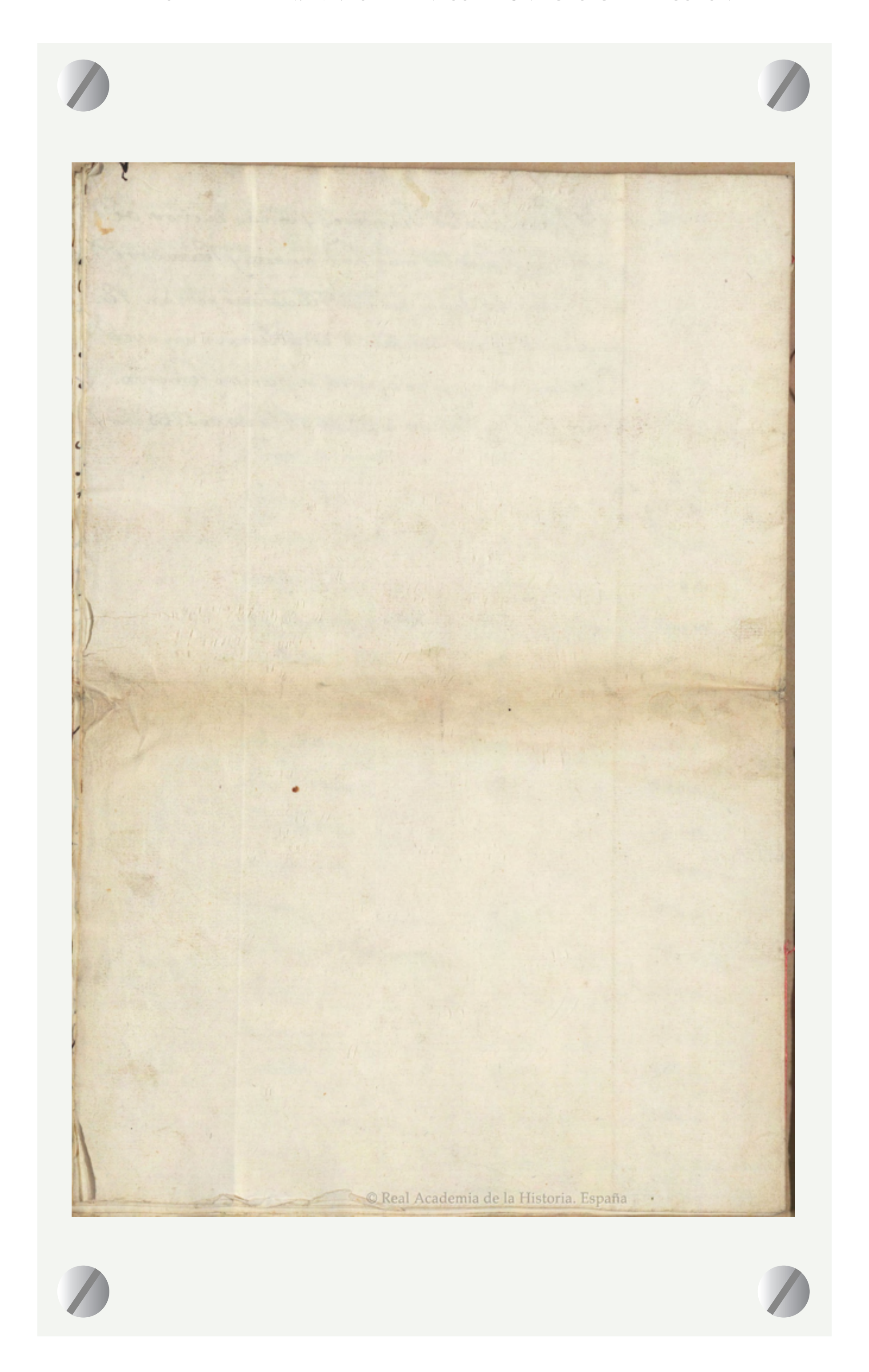
Nota: Que de estas Relaciones, la que se tiene por mas cierta, por haverse hallado conforme alo que hemos Reconocido en los Pueblos à que hemos llegado, es la Segunda dada por Mr. Pedro Barinéx, hombre Veráz, y que ha vivido en esta Costa Veinte, y cinco años, Traficandola, y observando con bastante cuidado, y aplicacion.

Extracto de los Cacaguales existentes en el Golfo del Darien, y Costa del Oeste de el, hasta el Puerto de Calidonia plantados por los Franceses y havitantes allí desde el año de 1743 en adelante.

Nombres de los Lugares	Cacaguales	Pies
Aglavenigiá	1	1800
Aglatomate	1	1000
Puerto Escondido	7	8500
Cabo Pitón	2	3200
Punta de Uraba	1	2500
Ocobo	2	2000
Rio Cayman, y Ole	19	28000
Rio Tillao, y Opi	03	4100
Rio Banana	07	10400
Rio Copá	04	4300
Rio Turbo	02	3500
Rio Tuile	03	3000
Saraguilla	1	1500
Tarena	6	9200
Rio chico, ó Titomate	2	2300
Sarti	2	1000
Ocobonague	2	3300
Ogandí	3	2800
Estolo	3	3500
Pandí	8	9900
	72	105800


Nota: Que los Franceses, y demas dueños de
estos Cacaguales, los mas han muerto, y Retirados á
á sus Colonias, por lo que sus Haciendas podran Re-
partirse á los que vengan à establecerse en esta
Provincia con lo que se logrará su prompto fomento.
Cartagena de Yndias á 31. de Marzo de 1761 años.

Dupdo





El libro que usted tiene en sus manos,
Diario del Darién. Revestimientos de una geo-grafía colonial,
se terminó de editar en la ciudad de Bogotá
en el mes de abril de dos mil veintitrés.





En los últimos años han proliferado valiosos textos sobre los pueblos del Darién y, particularmente, sobre el desafío territorial que esta provincia colonial representó para la Corona española. Desde la década del ochenta, se ha publicado una rica literatura sobre el rol de los ingenieros militares en las reformas de la monarquía española para controlar sus "posesiones de ultramar". En ese marco, el *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién*, firmado por el ingeniero Antonio de Arévalo en 1761, ha sido usualmente usado y citado.

Por un camino distinto, dando continuidad a los temas del *Nuevo Atlas Histórico Marítimo, siglos XVI a XVIII*, de Nara Fuentes Crispín (ICANH 2022), la presente edición facsimilar de la misma autora aborda el estudio de dos aspectos inexplorados: la naturaleza retórica y la composición lingüística del diario de Arévalo, en particular, y de los diarios de navegación de cabotaje, en general, en el devenir del pensamiento geográfico de los siglos XVII y XVIII, sus modos de describir el espacio y sus cartografías.



